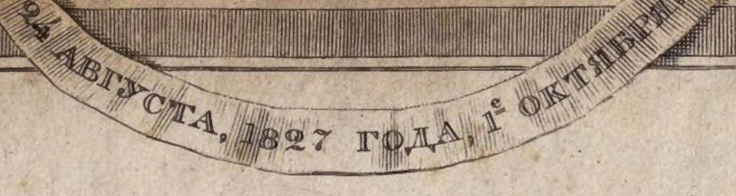


ЗАПИСКИ

УЧЕНАГО КОМИТЕТА

МОРСКАГО ШТАБА

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА

ЧАСТЬ VI.

1830 года.

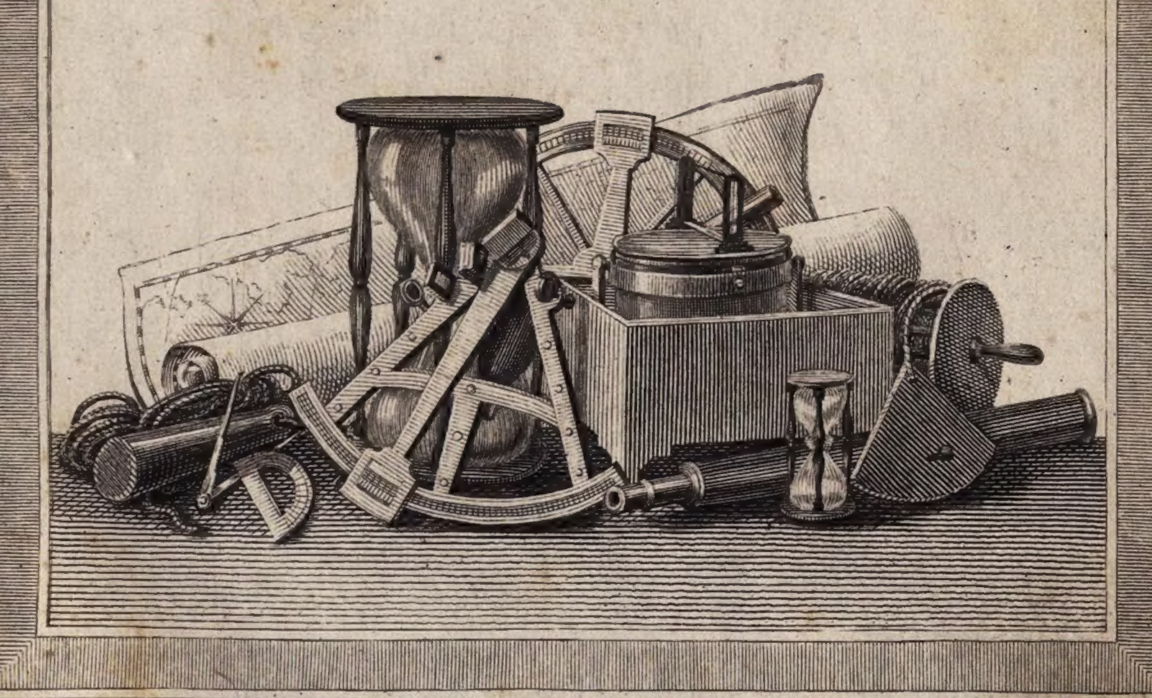
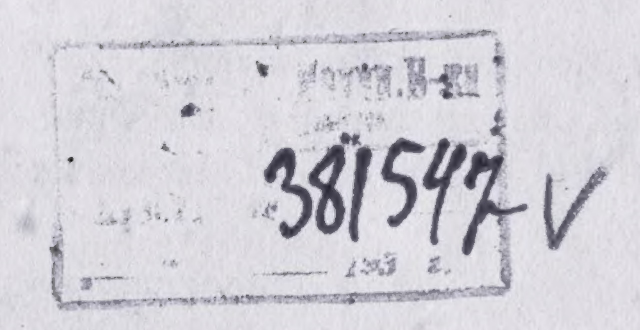


Рис: Г. Толстой. Грав. Н. Уткинъ. Выр: слова С. Фроловъ.



СОДЕРЖАНІЕ.

Стран.

Къ сей части приложены.

Печатаніе Записокъ Комитета производится въ Морской Типографіи.

Замѣчанія о взаимныхъ отношеніяхъ, силы линейныхъ кораблей, ихъ построенія и качествъ нужныхъ для лутшаго дѣйствія парусовъ. (*)

При построеніи Военнаго судна, должно обрашить все вниманіе на отношенія его силы, и качесшвъ нужныхъ для лучшаго дѣйсшвія парусовъ, ибо безъ сихъ качесшвъ, судно не пріобрѣшетъ большой пользы отъ своей силы, потому что не будетъ возможности, привести оную, въ надлежащее, совершенно выгодное дѣйствіе.—Мы начнемъ наши о семъ разсужденія, съ Линейнаго корабля.

Удобное дѣйствіе одного Артиллерійскаго орудія, зависитъ единственно отъ тягости и калибра, но ежели по обѣ стороны поставить по одному орудію, тогда во первыхъ, должно опредѣлить между оными такое разстояніе, чтобы прислужникамъ ихъ не было тѣсно для дѣйствія. На береговыхъ батареяхъ, разстояніе между центровъ амбразуръ, обыкновенно 18 футовъ, но на корабляхъ должно силы

(*) Изложеніе сіе, между прочимъ примѣчанія достойно и потому, что сочинитель *Англичанинъ*, особенно хвалитъ строителей, ученыхъ и Правительство Франціи.

сблизить сколько возможно больше, и по тому въ Англійскомъ флотѣ, разстояніе между центровъ въ портахъ нижняго дека въ линейномъ кораблѣ, не болѣе $11\frac{1}{2}$ футовъ, а какъ иногда случается что нужно пушку направлять въ кось, и симъ пространство для дѣйствующихъ уменьшается, то дабы орудіями можно было удобно дѣйствовать, разстояніе между центровъ въ портахъ, ни какъ не должно быть меньше $11\frac{1}{2}$ футовъ.

По сему опредѣлится длина борта, для даннаго числа пушекъ въ нижнемъ декѣ линейнаго корабля, слѣдовательно Артиллерія въ нижнемъ декѣ корабля находящаяся, опредѣляетъ меньшую онаго длину. За симъ должно замѣтить, что также по пушкамъ разполагаютъ ширину корабля, какой меньше быть не возможно, ибо отъ люковъ до пушечныхъ станковъ нужно имѣть такое пространство, чтобы послѣ отката возможно было свободно проходить.

Въ корабляхъ послѣдняго построенія, ширина ихъ многимъ прибавлена, и отъ люковъ до пушечныхъ станковъ, въ нынѣшнихъ 84ˣʰ пушечныхъ корабляхъ, около

$9\frac{1}{3}$, въ 120^ти^ пуш. около $10\frac{1}{2}$ футовъ, а въ прежнихъ 80^ти^ пушечныхъ трехъ дечныхъ, было токмо 6 футовъ.

Артиллерія опредѣляетъ послѣднія предѣлы длины и ширины, а глубина линейнаго корабля утверждается сообразно съ первыми двумя размѣреніями, слѣдовательно самая меньшая глубина также зависитъ отъ Артиллеріи, къ тому же, пространство трюма въ которомъ заключаются всѣ три размѣренія, должно быть достаточно для помѣщенія баласта, воды, провизіи и разнаго рода припасовъ, и всѣ сіи припасы имѣютъ отношеніе къ Артиллеріи. Большій предѣлъ глубины, зависитъ отъ глубины на нашихъ рейдахъ и въ гаваняхъ.

На всѣ дѣйствія парусовъ судна, дѣйствуютъ три главныя онаго размѣренія и взаимныя ихъ отношенія, а потому нужно теперь разсмотрѣть, какимъ образомъ согласить силу корабля, съ другими изящными качествами. Для сего должно расположить Артиллерію такъ, чтобы размѣренія оною опредѣляемыя, могли доставить военному судну всѣ необходимыя качества, и скорый ходъ, безъ котораго про-

чія качества менѣе полезны. Мы видѣли въ недавнемъ времени примѣры, что по худому расположенію Артиллеріи и послѣдовавшимъ отъ того размѣреніямъ, 80ти пушечные трехъ дечные, и 60ти пушечные двухъ дечные корабли, худо ходили, имѣли другія неудобства, и построеніе таковыхъ кораблей оставлено.

Мы должны признаться, что у насъ худо понимаютъ отношенія между главными размѣреніями корабля и его силы, и не обращаютъ на сіе надлежащаго вниманія, такъ что даже корабли изъ которыхъ состояла эскадра отправленная для опыта, велѣно построить въ опредѣленное число тоновъ. Таковаго ограниченія достаточно, для удержанія всѣхъ покушеній и усилій кораблестроителей. Нынѣшнее нелѣпое правило для вычисленія количества тоновъ судна, можетъ быть токмо терпимо для опредѣленія цѣны къ покупкѣ и продажѣ онаго, но никогда не должно служить правиломъ при построеніи военнаго корабля, ибо нѣтъ постояннаго отношенія между симъ вычисленіемъ и истиннымъ грузомъ, который судно поднять можетъ, т. е. не выходитъ ис-

тинная разность между вѣсомъ корпуса корабля пустаго, и вѣсомъ его когда совершенно вооруженъ и готовъ вступить въ походъ. Строитель военнаго судна, не принимая при сочиненіи чертежа въ особенное уваженіе, количество и калибръ назначаемой для онаго Артиллеріи, дѣйствуетъ весьма не основательно и подвергаетъ успѣхъ дѣла, единственно удачѣ.

Приступая къ построенію линейнаго корабля, должно имѣть въ виду, что Артиллерію онаго можно расположить тремя разными образами.

1-е. Когда дана длина корабля, мы можемъ опредѣлить число дековъ на которые поставить пушки; 2-е, Ежели число дековъ дано, можемъ умножить или уменьшить, число пушекъ на каждомъ изъ оныхъ; 3-е, Соединеніе сихъ двухъ способовъ, доставляетъ возможность разположить силу корабля такъ, что она не будетъ препятствовать намѣренію строителей въ другихъ отношеніяхъ.

Въ первомъ случаѣ, мы увеличимъ или уменьшимъ высоту корпуса корабля надъ водою, во второмъ, тоже сдѣлаемъ съ длиною корабля; въ третьемъ прибавимъ или

уменьшимъ, число дековъ и число пушекъ въ каждомъ декѣ.

Первое средство, т. е. прибавленіе или уменьшеніе высоты корабля, всегда вредитъ другимъ нужнымъ для онаго качествамъ, и для того къ сему средству прибѣгать не должно. Второе и третіе, ежели употребить съ разсмотрѣніемъ, доставитъ строителю всю возможность, располагать силу корабля такъ, чтобы онъ имѣлъ и другія качества для хода нужныя.

Съ того времени когда начали употреблять пушки на судахъ, въ концѣ 14-го столѣтія, послѣдовала великая перемѣна въ величинѣ и построеніи военныхъ судовъ. Съ начала пушки ставили только на верхней палубѣ и стрѣляли чрезъ бортъ; потомъ сдѣлали брустверы съ портами. Совмѣстничество возродившееся между морскими Державами въ Европѣ, произвело въ началѣ 16го вѣка, корабли съ двумя деками Артиллеріи, но весьма малой длины и безмѣрно высокія. Знаменитый сто пушечный корабль, называемый, *Владѣтель морей,* (Sovereign of the Seas) построенный мастеромъ Финеемъ Петомъ, въ 1637-мъ году, по колику извѣстно былъ первый

трехъ-дечный корабль, и тогда конечно не малаго труда стоило, согласить силу съ высокимъ корпусомъ. По недостаточнымъ въ то время свѣденіямъ въ морскомъ искуствѣ, предприятіе таковаго построенія доказываетъ смѣлость строителя. Предубѣжденія о пользѣ высокихъ кораблей, продолжались весьма долго; потомъ у всѣхъ морскихъ Державъ, кромѣ Голландіи, начали строить лучше. У насъ, смѣлые предположенія корабельнаго мастера Петта, умерли съ нимъ; наши строители возвратились къ прежнимъ своимъ правиламъ, и по невѣжеству ихъ, искуство наше въ кораблестроеніи уменьшилось. Продолжали строить высокіе корабли; на которыхъ отъ малаго ихъ размѣра, по постановленіи назначенной Артиллеріи, и погрузкѣ всѣхъ прочихъ нужныхъ вещей, порты нижняго дека были почти подъ водою. Не прежде какъ въ половинѣ прошедшаго вѣка, превосходныя качества Французскихъ и Гишпанскихъ кораблей, принудили нашихъ строителей, къ невольному подражанію иностранному построенію.

Унизительное для насъ доказательство превосходства Французовъ надъ на-

ми, было не минуемымъ слѣдствіемъ великой разности поступковъ Правительства во Франціи и въ Англіи, относительно разспространенія и ободренія наукъ. Парижская Академія, подъ покровительствомъ Людвига XIV и его Преемниковъ, побуждала ученыхъ людей, заниматься изысканіемъ и составленіемъ правилъ для кораблестроенія. Можно сказать что желаніе сего Государя, пріобрѣтать на морѣ превосходство противъ другихъ державъ, и мудрыя его ободренія людямъ ученымъ, произвели новую Эпоху въ благородномъ художествѣ кораблестроенія. Физикоматематическіе законы о плавающихъ тѣлахъ, со времени Архимеда забытые, приложены къ кораблестроенію, и постепенныя изысканія твердыхъ для онаго правилъ, первѣйшими математиками осмнадцатаго столѣтія, произвели линейные корабли большаго размѣра и изящныхъ качествъ.

При всемъ превосходствѣ знанія Французскихъ кораблестроителей, ихъ 90 и 104ˣʰ пушечные корабли, вышли не такъ удачны, какъ корабли двухъ-дечные, но многимъ лучше нежели у насъ. Затрудненія построить трехъ-дечный корабль съ на-

длежащими качествами, показались толь важны, что послѣ Утрехтскаго мира, во Франціи перестали строить трехъ дечные и имѣли только двухъ дечныя 74^хъ и 84-хъ пушечныя. Постоянное отъ правительства ободреніе кораблестроителей, въ числѣ коихъ было много весьма хорошихъ математиковъ, вознаграждено, и въ войнѣ начавшейся въ 1778-мъ году, опять увидили въ Французскомъ флотѣ, сильный трехъ дечный корабль который имѣлъ всѣ желаемыя качества, почти на равнѣ съ двухъ дечными, и въ 1786 году построенный корабль въ 120 пушекъ, длиною въ 209 футовъ, можно сказать довершилъ торжество Французскихъ кораблестроителей. Въ сіе же время и до 1796 года, самый сильный трехъ дечный корабль въ Англіи, былъ 100 пушечный Виктори, длиною въ 186 футовъ; въ 1796 году построенъ въ Чатамѣ 110^ти пушечный корабль *Парижъ*, длиною въ 190 футовъ. Сраженіе при мысѣ С. Винцента въ 1797^мъ году, доставило намъ 112^ти пушечный корабль *Св: Іосифъ*, который въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ былъ самый большій и лучшій въ нашемъ флотѣ.

Въ сіе время Испанскій флотъ имѣлъ нѣсколько кораблей такой же силы какъ *Св: Іосифъ*, и съ тѣми же изящными качествами. Почти не прерываемый союзъ Испаніи съ Франціею, въ продолженіи всего осьмнадцатаго вѣка, произвелъ надъ кораблестроеніемъ въ *Испаніи* весьма полезныя дѣйствія. Знаменитое доказательство познанія и искуства кораблестроителей во Франціи, досталось въ руки наши въ 1792 году, при здачѣ Тулона; мы взяли корабль называемый *Торговля Марсельи* (Commerce de Marseille) и онъ послужилъ къ улучшенію нашихъ трехъ дечныхъ кораблей, но не прежде 1809-го года, увидѣли въ Великобританскомъ флотѣ 120 пушечный корабль; длина онаго была 205 футовъ. Не взирая на всѣ усовершенствованія послѣдовавшія въ наукѣ кораблестроенія, число дековъ нынѣ тоже которое было за двести лѣтъ. Мы не можемъ назвать Испанскій корабль *Святѣйшая Троица*, четырехъ дечнымъ, ибо построенъ не таковымъ, и потому когда вмѣсто трехъ дековъ сдѣлали четыре, онъ уже не имѣлъ прежнихъ качествъ для хода. Сей корабль подобно *Св: Іосифу* и *Спа-*

сителю міра, построенъ 112ти пушечнымъ; въ 1793 году шканцы соединены съ бакомъ и обращены въ декъ, сдѣланъ по бывшему шкафуту бортъ, съ портами, такъ что на семъ четвертомъ декѣ, было осьми фунтовыхъ пушекъ, столько же сколько на третьемъ декѣ 12ти фунтовыхъ, и корабль вышелъ совершенно четырехъ дечный, 130ти пушечный.

По многимъ причинамъ кажется не вѣроятно, чтобы вошло въ употребленіе строить корабли больше нежели о трехъ декахъ, а потому для умноженія силы линейнаго корабля, остается токмо одно средство, а именно: расположеніе Артиллеріи, и еще неизвѣстно до какой степени силы, достигнуть можно симъ средствомъ. Американскіе двухъ дечные корабли, большею частію, длиною въ 206 футовъ и имѣютъ 102 пушки 52хъ и 32хъ фунтоваго калибра. По разнымъ извѣстіямъ заключаютъ, что въ Америкѣ намѣрены строить трехъ дечные корабли длиною въ 220 футовъ, съ соразмѣрною Артиллеріею, а Французы положили построить въ 232 фута длины, которая позволитъ сдѣлать 19 портовъ въ нижнемъ декѣ. Двухъ дечный большій

Американскій корабль, испытанъ и оказался соотвѣтствующимъ ожиданію.

Объяснивъ какимъ образомъ отъ силы, т. е. отъ Артиллеріи корабля, зависятъ размѣренія онаго, мы обратимся къ изслѣдованію до какой степени другія его качества, также зависятъ отъ его силы или Артиллеріи.

Главное попеченіе при расположеніи чертежа военнаго корабля, должно состоять въ томъ, чтобы вся его сила могла дѣйствовать съ пользою, не только въ тихую погоду, но также и при волненіи и крѣпкомъ вѣтрѣ, когда корабль кренитъ; ежели порты нижняго дека, при волненіи должно будетъ закрыть, корабль лишится дѣйствія орудій сего дека, или по крайней мѣрѣ оно будетъ весьма неудобно и сопряжено съ опасностію. Къ предупрежденію таковаго случая, должно положить основаніе при самомъ началѣ строенія, вычисля съ надлежащею точностію, какъ глубоко будетъ состоять въ грузу корабль совсѣмъ готовый къ вступленію въ море, и потомъ сдѣлать всѣ нужныя расположенія для доставленія ему желаемыхъ качествъ. Всякое покушеніе къ ис-

правленію недостатковъ когда они уже окажутся, будетъ напрасно, и нашимъ кораблестроителямъ должно убѣдиться, что безъ твердыхъ познаній и безъ приложенія оныхъ къ основательнымъ изслѣдованіямъ всѣхъ обстоятельствъ, не возможно достигнуть усовершенствованія.

Дабы линейный корабль производилъ надлежащее дѣйствіе въ сраженіи, когда вѣтръ свѣжій, нужно чтобы порты нижняго дека непремѣнно были надъ поверхностію воды, покрайней мѣрѣ на 5 футовъ 9 дюймовъ или на 6 футовъ, а у двухъ дечныхъ кораблей могутъ быть отъ $6\frac{1}{2}$ до 7ми футовъ, ни мало не препятствуя другимъ нужнымъ качествамъ. Ежели двухъ дечный корабль, при волненіи и крѣпкомъ вѣтрѣ, небудетъ имѣть возможности дѣйствовать нижнимъ декомъ, тогда будетъ меньшей силы нежели нынѣшніе фрегаты.

Вѣсъ воды вымѣщаемой или выдавливаемой кораблемъ, совершенно вооруженнымъ къ походу, можетъ быть раздѣленъ на двѣ главныя части, на вѣсъ корабельнаго корпуса, и на вѣсъ всего вооруженія включая мачты и баластъ. Первый вѣсъ можетъ быть разный, какъ отъ

удѣльной тяжести дерева на строеніе употребляемаго, такъ и отъ образа обдѣланія сего дерева; второй вѣсъ, принадлежащій къ тому роду вооруженія которое нужно для корабля желаемой силы, долженъ быть постоянный, и приближенный, всѣхъ кораблей равной силы; измѣненіе сего втораго вѣса, можетъ происходить отъ уменьшенія провизій, снарядовъ и людей, по военному или мирному времени, по дальнему или близкому плаванію. Полезныя качества корабля, особенно нужны во время войны и въ отдаленныхъ назначеніяхъ, и потому лучше строить корабли такъ, чтобы они могли сохранять свои качества и при постоянномъ уменьшеніи воды, провизіи и снарядовъ.

Въ приложенныхъ двухъ таблицахъ, помѣщены разныя свѣденія относящіяся до кораблестроенія въ Англіи, Франціи и Швеціи, свѣденія сіи, могутъ быть весьма полезны при составленіи чертежа линѣйнаго корабля, и неимѣя подобныхъ данныхъ, не возможно, надеждно дѣйствовать, и повѣрять свои дѣйствія.

Таблица показующая сравненіе силы Англійскихъ, Французскихъ и Шведскихъ кораблей.

Какого построенія.	Число всѣхъ пушекъ.	Нижній декъ.		Средній декъ.		Верхній декъ.		Шханцы и бакъ.		Вѣсъ выбрасываемаго металла изъ всѣхъ дековъ съ одной стороны.
		Число пушекъ	Калиберъ.	Число пушекъ.	Калиберъ.	Число пушекъ.	Калиберъ.	Число пушекъ	Калиберъ.	
Англійскаго. . ,	120	32	32	34	24	34	24	8 12 ко.	12 32	1568.00
Французскаго. .	120	32	36	34	24	34	12	8 12 ко.	8 36	1770,76
Шведскаго.. . .	110	30	48	32	42	30	24	18	12	2152,13
Англійскаго.. . .	84	28 2	32 68 кор.	—	—	32	24	8 14 ко.	24 32	1220.00
Французскаго. .	80	30	36	—	—	32	24	6 12 ко.	12 36	1269.66
Шведскаго. . . .	80	30	42	—	—	32	24	18	12	1297.54
Англійскаго. . . .	76	28	32	—	—	30	24	6 12 ко.	12 32	1018.00
Англійскаго. . . .	74	28	32	—	—	28	18	6 12 ко.	12 32	928.00
Французскаго. .	74	28	36	—	—	30	18	6 10 ко.	8 36	1055.76
Шведскаго. . . .	74	28	36	—	—	30	24	16	12	1110.33

Таблица показующая сравненіе Англійскихъ, Французскихъ и Шведскихъ Линейныхъ кораблей, когда они совершенно вооружены и нагружены для дѣйствія въ морѣ во время войны.

Какого построенія.	Число всѣхъ пушекъ.	Число служителей.	Насколько мѣсяцовъ.		Длина въ футахъ между обшивкою у ватерлиніи.	Ширина въ футахъ между обшивки у ватерлиніи.	Въ грузу.		Возвышеніе средняго порта въ нижнемъ декѣ надъ водою.	Число тоннъ на дюймъ погруженія въ воду.	Выдавливаемое количество воды въ тоннахъ.	Выдавливаемое количество воды каждою пушкою.	Вѣсъ корпуса корабельнаго въ тоннахъ.	Вѣсъ всей погрузки.	Вѣсъ тоннъ на каждую пушку.	Баластъ въ тоннахъ.	Вѣсъ всего погруженія исключая баластъ.	Вѣсъ тоннъ на пушку исключая баластъ.
			воды.	провизіи.			Форъ штевень.	Ахтеръ штевень.										
Англійскаго.	120	875	3	6	205	54, 41	25, 02	26, 77	4, 61	23, 50	4841	40, 34	2532	2309	19, 24	326	1983	16, 52
Французскаго.	120	1098	3	6	209	55, 32	24, 74	27, 17	5, 78	25, 00	5010	41, 75	2327	2683	22, 35	622	2061	17, 17
Шведскаго.	110	1000	2, 7	5, 4	204	56, 34	22, 96	24, 91	6, 31	24, 05	4251	38, 85	1828	2423	22, 23	483	1940	17, 63
Англійскаго.	84	700	3	6	196	52, 41	23, 20	25, 78	5, 30	29, 50	3806	45, 31	1915	1891	22, 51	240	1651	19, 65
Французскаго.	80	839	3	6	194	52, 41	22, 82	24, 42	5, 86	20, 00	3687	46, 09	1651	2036	25, 45	489	1647	19, 34
Шведскаго.	80	706	3	6	183	51, 09	20, 85	22, 64	6, 74	19, 43	2986	36, 59	1469	1517	18, 22	296	1221	15, 26
Англійскаго.	76	650	3	6	182	49, 75	22, 30	23, 30	4, 89	19, 73	3322	43, 71	1838	1484	19, 52	220	1264	16, 63
Англійскаго.	74	600	3	6	176	47, 90	22, 05	24, 10	5, 16	17, 63	3060	41, 35	1690	1370	18, 51	174	1196	16, 16
Французскаго.	74	690	3	6	183	48, 77	21, 14	22, 92	5, 86	18, 29	2938	39, 71	1307	1631	22, 04	331	1300	17 54
Шведскаго.	74	658	3	6	177	49, 71	20, 21	21, 99	6, 65	18, 23	2681	36, 43	1368	1313	17, 90	256	1057	14, 28

О Военномъ мореплавании Пароходныхъ судовъ (*).

Для военнаго мореплаванія, Пароходныя суда могутъ быть употребляемы; 1е, Вспомогательными линейнымъ кораблямъ. 2е, Отдѣльно дѣйствующими. 3е, для покровительства торговли. и 4е, для защиты Государства.

1е Вспомогательные Пароходные суда.

Пароходное судно принадлежащее къ кораблю, должно служить ему помощію къ исполненію всѣхъ его дѣйствій. Нынѣшніе Пароходные суда, могутъ токмо способствовать кораблю къ скорѣйшему вступленію въ дѣло, но не болѣе, ибо не ограждены отъ выстрѣловъ непріятельскихъ орудій; нужно построить такія, которымъ въ разстояніи трехъ кабельтововъ, непріятельскія ядра не моглибы наносить вреда, тогда Пароходные суда, будутъ для линейнаго корабля весьма полезны, въ разныхъ обстоятельствахъ; начнемъ разсужденія наши съ погони. Въ сей важной и вниманія достойной части морскихъ

(*) Изъ сочиненія Капитана Росса, продолженіе первой статьи V части Записокъ Комитета.

дѣйствій, Пароходные суда произвели совершенную перемѣну, и во многихъ случаяхъ теорія и практика погони, выходятъ обратная. Полагали, что судну весьма выгодно быть на вѣтрѣ, и Англинскій морской офицеръ заключалъ, что выигравъ вѣтръ у непріятеля, уже сдѣлалъ первый шагъ къ побѣдѣ.

Нынѣ напротивъ, суда и флоты находящіяся подъ вѣтромъ будутъ имѣть рѣшительное преимущество, ибо всегда въ ихъ волѣ пойти на вѣтръ къ непріятелю удвоя или утроя число буксирующихъ Пароходныхъ судовъ. Положимъ напримѣръ, что каждый флотъ состоитъ изъ 20ти линейныхъ кораблей, при каждомъ изъ коихъ находится Пароходное судно. Тогда ежели подвѣтренный флотъ употребитъ всѣ свои 20 Пароходныхъ судовъ для буксированія 10ти кораблей, они могутъ быть прибуксированы къ арріергардіи надвѣтреннаго флота и сразиться съ оною; ежели непріятель поступитъ таковымъ же образомъ, пойдетъ на оставшуюся половину сопротивнаго флота, тогда уже лишится предполагаемой выгоды быть на вѣтрѣ. Производя погоню съ вѣ-

тра должно идти на фордевиндъ, при чемъ разность въ ходу между парусныхъ и Пароходныхъ судовъ такъ мала, особливо при свѣжемъ вѣтрѣ, что погоня съ навѣтренной стороны не можетъ быть ускорена Пароходами, слѣдовательно ни какой нѣтъ выгоды, при погонѣ быть на вѣтрѣ, и спускаясь не нужно употреблять помощи Пароходныхъ судовъ, доколѣ вѣтръ столько стихнетъ, что отъ паровъ прибавится 3я доля хода судна.

Линейные корабли держатъ принадлежащія къ нимъ Пароходныя суда на буксирѣ, доколѣ потребуется въ оныхъ надобность; кабельтовъ для сего, имѣть не такой толщины какъ большой кабельтовъ который должно употребить для буксированія корабля, ибо часто случается, что Пароходное судно неуступаетъ скорости корабля. Сей кабельтовъ провести въ навѣтренный или подвѣтренный клюзъ, и сложить въ бухту на ютѣ, такъ чтобы достаточно было подать на Пароходное судно, когда оно умноживъ пары подойдетъ къ кораблю. На Пароходномъ суднѣ, большей кабельтовъ принять

чрезъ корму и прикрѣпить какъ возможно крѣпче, къ нарочно для сего сдѣланнымъ, у нѣкоторыхъ шпангоутовъ, особенно твердымъ топъ-тимберсамъ; въ помощь къ сему, съ другой стороны судна, бензелями прикрѣпить къ кабельтову надежный тросъ; на каждое мѣсто подверженное тренію, положить матъ или саревень или парусину, и потомъ кабельтовъ съ теперь упомянутымъ подможнымъ тросомъ, вытянуть на равнѣ, для облегченія дѣйствія руля. Ежели Пароходное судно отъ вѣтра или волненія рыскаетъ на вѣтръ, сему можно противудѣйствовать натянувъ крѣпко буксирный кабельтовъ на подвѣтренной сторонѣ. Ежели судно рыскаетъ подъ вѣтръ, натянуть кабельтовъ на вѣтрѣ. Ежели идетъ прямо противъ вѣтра, буксирный кабельтовъ должно всегда держать на срединѣ судна, длиною сообразно обстоятельствамъ. Чѣмъ судно ближе къ кораблю, тѣмъ меньше потребно пространства для совершенія всякаго движенія, и тѣмъ удобнѣе съ корабля доставлять уголья; въ тихую погоду лучшее разстояніе между кораблемъ и Пароход-

нымъ судномъ, на длину сего послѣдняго, ибо тогда уголья въ мѣшкахъ на коушахъ, можно будетъ спускать по веревкѣ привязанной отъ мачты къ мачтѣ; но когда волненіе или зыбь велики, тогда сообразно степени качки, отдать большей буксиръ; на одну треть кабельтова, во всякомъ случаѣ достаточно.

Для буксированія корабля противъ волненія, должно употреблять самое большее и крѣпкое Пароходное судно, ибо собственной его остойчивости будетъ достаточно, для противудѣйствія мгновеннымъ ударамъ отъ волненія, когда судно имѣющее хорошій ходъ, но не такъ твердое, будетъ останавливаемо силою сего волненія. На буксируемомъ кораблѣ, должно обращать особенное вниманіе къ управленію рулемъ, часто спрашивать какъ держатъ оный на Пароходномъ суднѣ, и править такъ чтобъ быть ему въ помощь. Ежели у Пароходнаго, руль на вѣтрѣ, кораблю держать нѣсколько на вѣтрѣ кильватера Пароходнаго судна, а ежели оно имѣетъ руль подъ вѣтромъ, держать нѣсколько подъ вѣтромъ его кильватера,

ежелиже прямо, тогда кораблю держать въ кильватерѣ.

Для предосторожности, меньшій кабельтовъ (которымъ какъ выше сказано Пароходное судно всегда держится къ кораблю) не отдавать, а имѣть такъ чтобъ былъ внѣ воды, въ то время когда большій кабельтовъ совершенно натянутъ. Ежели что съ онымъ случится, тогда на время исправленія, остановить машины, и меньшій кабельтовъ удержитъ, чемъ можно избѣгнуть много труда и потери времени; сверьхъ того ежелибы послѣдовало поврежденіе машины, доколѣ она будетъ исправлятся, сей кабельтовъ послужитъ къ буксированію Пароходнаго судна.

Для всѣхъ сихъ случаевъ, должно съ корабля непрестанно наблюдать что происходитъ на Пароходномъ суднѣ, и ежели повредится машина, тогда кораблю пройти мимо судна, держа оное на той сторонѣ съ которой поданъ буксиръ. Ежели два судна буксируютъ корабль, оба буксирные кабельтова должны быть независимы одинъ отъ другаго, ибо сіе многимъ удобнѣе для совершенія всякаго дѣйствія, и безопасно при каждомъ случаѣ. Обѣимъ

судамъ имѣть кабельтовы на ближайшей сторонѣ къ кораблю, то есть, одному на правой, другому на лѣвой, а кораблю править на средину между судовъ. Ежели съ однимъ изъ оныхъ что случится, корабль будетъ дѣйствовать какъ предъ симъ сказано.

При буксированіи прямо противъ вѣтра, на кораблѣ закрѣпить всѣ паруса, реи обрасопить въ бейдевиндъ, дабы было менѣе сопротивленія вѣтру. Коль скоро усмотрятъ что ходъ буксиромъ непревосходитъ хода лавированіемъ, тотчасъ поставить паруса какъ возможно круче къ вѣтру и продолжать потребный курсъ. На парусныхъ судахъ нѣтъ положительныхъ правилъ для брасопленія парусовъ противъ вѣтра, отъ того что нерѣдко на острокильномъ суднѣ которое идетъ глубоко въ грузу, должно брасопить паруса круче, и оно выиграетъ вѣтръ у такого судна, которое многимъ скорѣе идетъ, но не такъ близко можетъ держаться къ вѣтру и не круто брасопитъ паруса. Корабль буксируемый Пароходнымъ судномъ, держа къ вѣтру, имѣетъ скорѣйшій ходъ, ежели реи обрасоплены круче и паруса

полнее, но ежели судно за которымъ производится погоня, не такъ круто держитъ и желаетъ уйти, должно сообразоваться его дѣйствіямъ и сохранять его на томъ же румбѣ.

При поворотѣ оверштагъ, кораблю должно держать руль на вѣтрѣ, доколѣ буксирующее Пароходное судно придетъ на два румба подъ вѣтръ; ежели буксирують два судна, тогда подвѣтренное изъ оныхъ, корабль долженъ имѣть на одинъ румбъ подъ вѣтромъ, и править такъ чтобы оба судна были на томъ же румбѣ, доколѣ передніе реи будутъ надлежащимъ образомъ обрасоплены. На Пароходныхъ судахъ, не класть руля подъ вѣтръ прежде нежели о семъ будетъ сказано съ корабля. При поворотѣ чрезъ фордевиндъ, кораблю должно прежде нежели положить руль на вѣтръ, привести Пароходное судно или суда, также на подвѣтренную сторону и держать оные въ семъ положеніи до окончанія дѣйствія. Всегда имѣть людей при обѣихъ кабельтовахъ, и отдавать оныя въ случаѣ большаго потрясенія или напряженія; протравя раза два можно предупредить порваніе кабельто-

ва и избѣгнуть большихъ и важныхъ затрудненій.

Когда корабль достигнетъ непріятеля, но находится еще далѣе пушечнаго выстрѣла, тогда вспомогательнымъ Пароходнымъ судамъ прикрѣпить себя такъ, что бы принести большую пользу, и меньше подвергаться опасности, то есть какъ возможно ближе къ той сторонѣ которая не противъ непріятеля. Прикрѣпиться двумя кабельтовами слѣдующимъ образомъ фиг. лист. 1.

А, корабль; В, вспомогательное Пароходное судно; *ab*, кабельтовъ проведенный изъ задняго порта, къ вышеупомянутымъ, нарочно для прикрѣпленія буксира сдѣланнымъ, топъ-тимберсамъ; *c*, веревка, посредствомъ которой кабельтовъ прикрѣпленъ у кормы судна; *de*, буксирный кабельтовъ проведенный отъ передней части корабля къ топъ-тимберсу, и веревкою *f* прикрѣпленный къ носу судна, такъ что Пароходное судно, подвигаясь отъ дѣйствія машины въ передъ или назадъ не можетъ ни дать хода, ни поворотить корабля, ни кормою, ни носомъ. C, D, положеніе Пароходнаго судна для пово-

роша корабля носомъ или кормою; къ исполненію перваго D, ошдало буксирный кабельтовъ и помощный тросъ съ кормы, колеса двигаюшся назадъ; для поворачиванія кормою, С ошдало кабельтовъ съ носу и колеса двигаюшся въ передъ. Приведя корабль на желаемое мѣсто, Пароходное судно можешъ дѣйсшвовашь прошивъ непріяшеля и наносишь ему вредъ, сшановиться въ выгоднѣйшее положеніе, и между шѣмъ на случай нужды въ помощи, бышь всегда шакъ сказашь подъ руками. По окончаніи сраженія между кораблями, должно послѣдовать сраженію между Пароходными судами, и оно рѣшишъ побѣду, ибо шокмо ша эскадра у коей осшанешся большее число Пароходныхъ судовъ къ употребленію годныхъ, будешъ имѣшь возможность удерживашь шѣ корабли которые ошъ разныхъ поврежденій не могли бы дѣйсшвовашь, и ежели вѣшръ и море шихи, Пароходныя суда доставяшъ совершенную побѣду, ибо будушъ преслѣдовашь непріяшельскіе корабли пошерпѣвшіе вредъ, и имѣя возможность подходишь по произволу и съ кормы и съ носу, довершашъ ихъ гибель; для ошвода сихъ кораблей, для своза

плѣнныхъ въ назначенный портъ, и раненыхъ въ ближайшіе лазареты, польза Пароходныхъ судовъ несказанная.

Правила для военныхъ дѣйствій Пароходныхъ судовъ, для нападенія и защищенія, особеннаго вниманія достойны.—Сраженіе флотиліи изъ сихъ судовъ состоящей, будетъ болѣе подобно сраженію арміи, нежели флота, ибо Пароходныя суда не въ совершенной зависимости отъ вѣтра и парусовъ, такъ какъ парусныя суда, а потому и расположеніе ихъ дѣйствій къ сраженію, будетъ подобно расположенію сухопутныхъ войскъ, въ рукахъ управляющихъ оными. Главный такъ сказать корпусъ флотиліи, должно составить изъ самыхъ сильныхъ судовъ, коихъ колеса и машины особенно ограждены; необходимо нужно имѣть резервъ, дабы занимать мѣста поврежденныхъ, и подкрѣпить ту часть, коей потребна помощь. Лучшій ордеръ марша для 60ти Пароходныхъ судовъ, изображенъ въ фигурѣ 1, листъ 2.

А, флагманскія суда; В, Средняя дивизія; сія дивизія состоитъ изъ пятнадцати судовъ, первая линія изъ четырехъ,

которыя держатъ флагмана на два или на четыре румба отъ носа, сообразно сигналу о построеніи. C. D. другія двѣ дивизіи такимъ же образомъ расположенныя. Между дивизіями имѣть достаточное разстояніе для помѣщенія половины дивизіи. Каждое Пароходное судно, не находится въ кильватерѣ предъидущаго, и потому ежели случится какое несчастіе, можетъ удобнѣе притти на помощь или удалиться. Сіе расположеніе выгодно для разныхъ движеній наступательныхъ и оборонительныхъ. E. E. Резерфъ изъ 12^{ти} судовъ, которымъ должно заступить мѣста поврежденныхъ и прикрывать транспортныя суда съ угольемъ.

Доколѣ Пароходныхъ судовъ, не будетъ многимъ больше нынѣшнихъ, дотолѣ вѣроятно не будетъ между оными сраженія въ линіи баталіи, но она скорѣе можетъ быть устроена изъ ордера марша въ двухъ или трехъ дивизіяхъ. Фиг. 2. лис. 2. изображаетъ сіе дѣйствіе: *A* Начальствующій дивизіею и суда отдѣленія *de*, входятъ въ линію съ отдѣленіемъ *bc*, какъ означено прямыми линіями, третія и четвертая линіи, *fg*, *hi*, раздѣлясь пойдутъ

какъ означено пунктирными линіями. Для перемѣны курса въ противную сторону въ ордерѣ марша, и въ линіи, лучше поворачивать кормою какъ означено въ фигурѣ 3а, листа 2го: ибо потребно меньше времени и пространства, и сіе должно сдѣлать вдругъ по сигналу. AB, CD, двѣ линіи Пароходныхъ судовъ до поворота; EF, GH, линіи послѣ поворота.

2-е. *Отдѣльно дѣйствующія Пароходныя суда.*

Наступленія и обороны Пароходныхъ судовъ, могутъ быть весьма разнообразны и зависятъ болѣе отъ искуства начальствующаго эскадрою, и начальника каждаго судна, нежели отъ прежнихъ правилъ въ морскихъ сраженіяхъ, однакоже необходимо для сего нужны общія правила. Число судовъ хотя меньшей силы, часто доставитъ успѣхъ противъ непріятеля, и рѣдко случится чтобы три небольшія судна, не взяли двухъ большихъ, отъ того что въ то время когда два сражаются противъ двухъ, хотя большей силы, третіе всегда нанесетъ непріятелю великій вредъ, ибо можетъ стать въ такое положеніе, какое пожелаетъ и рѣшитъ сраженіе, а потому

начальствующему отрядомъ, должно стараться скорѣе употребить въ дѣйствіе третіе судно. Пароходныя суда, ежели число позволяетъ, могутъ всегда поставить непріятеля между двухъ огней, и дабы сему воспрепятствовать, устроеніе въ двѣ линіи весьма полезно. Въ резервъ назначать около пятой части всей флотиліи; употреблять сіи суда для постановленія непріятеля между двухъ огней.

Сраженіе Пароходныхъ судовъ часто будетъ рѣшено абордажемъ; другой способъ къ нападенію будетъ состоять въ поврежденіи непріятельскаго судна сильнымъ ударомъ. Форштевень должно укрѣплять самымъ лучшимъ образомъ, и удареніе онымъ стремительно въ бокъ непріятельскаго судна, произведетъ большее поврежденіе. Въ семъ случаѣ, для нападенія и обороны, нужно великое искусство, которое пріобрѣтается совершеннымъ познаніемъ теоріи и не малою практикою; при таковомъ дѣйствіи, превосходство въ числѣ, и твердость судовъ полезнѣе нежели ихъ величина и сила.

Въ первую войну безъ сомнѣнія употребятъ Пароходные крейсеры. На Паро-

ходномъ суднѣ не можно имѣть уголья больше какъ на двадцать дней; для крейсера сего достаточно ежели и не изобрѣтутъ способа къ уменьшенію издерживаемаго количество уголья, ибо крейсеру должно употреблять пары токмо для погони или переходовъ, и нести паруса доколѣ усмотритъ подозрительное судно, тогда пустить пары и производить погоню; при семъ должно сообразоваться съ вѣтромъ и погодою. Ежели вѣтръ свѣжъ, нужно только держать въ виду достигаемое судно, и не допускать оное подъ вѣтръ, ибо можетъ уйти. Когда на вѣтрѣ, должно продолжая погоню, держать судно всегда на томъ же румбѣ и оно вѣрно не уйдетъ. Безъ сомнѣнія прибавитъ парусовъ, подымется на румбъ къ вѣтру въ надеждѣ привести Пароходное судно въ свой кильватеръ, и потомъ постепенно спускаясь, обратить погоню въ весьма продолжительное преслѣдованіе съ кормы. Для противудѣйствованія сему намѣренію, Пароходному судну должно итти діагонально къ непріятелю, и коль скоро усмотритъ его не на прежнемъ румбѣ, пресѣчь курсъ, нѣсколько спускаясь или при-

держиваясь къ вѣтру; посредствомъ Секстана и извѣстныхъ таблицъ множителей, найти разстояніе и вычислить какое время потребно для достиженія непріятельскаго судна.—Свѣденія о времени необходимы, для расчета въ употребленіи угольевъ.

Нападеніе на линейный корабль, Пароходнымъ судномъ, огражденнымъ отъ дѣйствія выстрѣловъ въ разстояніи двухъ кабельтововъ, должно располагать смотря по вѣтру и погодѣ. Ежели вѣтръ свѣжъ, держаться на вѣтрѣ, и прошедъ нѣсколько миль, поставить паруса и ожидать чтобы погода стихла; тогда по превосходству скорости, и по возможности притти въ желаемое положеніе, съ кормы или съ носу, Пароходное судно будетъ съ успѣхомъ дѣйствовать противъ корабля. Имѣя носовыя пушки на полозьяхъ, поставленныя на линіи параллельной килю, имѣя возможность направлять оныя посредствомъ руля, такъ что выстрѣлы будутъ безъ ошибочно наносить вредъ, Пароходному судну должно непремѣнно или потопить, или взять непріятеля, и превосходство его силы будетъ ему не въ помощь. Онъ

не имѣетъ способовъ по желанію приближиться, по желанію уйти; ежели бы покусился буксироваться гребными судами, Пароходное можетъ ихъ пустить ко дну. Во время штиля, парусным судамъ нѣтъ ни малѣйшей надежды къ успѣшному дѣйствію противъ Пароходныхъ, и какъ совокупное время продолженія свѣжихъ вѣтровъ и штормовъ, составляетъ токмо десятую часть года, слѣдовательно и посему для Пароходныхъ судовъ надежды къ успѣху, въ десять разъ болѣе нежели парусным.

3-е. *О конвоированіи Пароходными судами.*

Употребленіе сихъ судовъ для конвоированія купеческихъ, принесетъ величайшую пользу Великобританіи, какъ Государству производящему обширную торговлю. Для защищенія 50-ти купеческихъ судовъ идущихъ въ Вестъ-Индію, обыкновенно посылаютъ одинъ и два линейные корабля или фрегата, и еще два, или три не большія судна; три или четыре Пароходныя судна послужатъ къ сему съ большею пользою и меньшими издержками. Они удобно могутъ удержать купеческія суда въ

границахъ предписаннаго имъ устроенія, буксировать поврежденныя или имѣющія худый ходъ, и избирать лучшее мѣсто для прикрытія оныхъ. Положимъ что Пароходный непріятельскій крейсеръ, возметъ одно судно изъ конвоя, но увести его на буксирѣ не можетъ, ибо конвоирующее Пароходное судно, которое не имѣя ни кого на буксирѣ пойдетъ скорѣе, достигнетъ плѣнившаго и плѣнное, слѣдовательно освободитъ послѣдняго.

Пароходныя суда для конвоя, должно имѣть отъ трехъ до четырехъ сотъ тонновъ, съ сильными машинами, вооружить ихъ какъ крейсерскія суда, чтобы на ходу подъ парусами не уступали ходу всѣхъ судовъ подъ конвоемъ состоящихъ; пары употреблять токмо для погони, ночью, и во время тумана, а на двухъ судахъ пары имѣть въ готовности, дабы поразсвѣтѣ или по прочищеніи тумана, тѣ купеческія суда, которыя вышли изъ назначенныхъ имъ мѣстъ, прибуксировать на мѣсто. Въ угольяхъ недостатка быть не должно, ибо съ оными можно отправлять одно или два транспортныя судна, и сверхъ того каждому купеческому ве-

лѣть взять нѣкоторое количество уголь-
евъ, а съ судовъ бывшихъ на буксирѣ, брать
плату за уголье для нихъ употребленное.
Сія мѣра побудитъ управляющихъ купече-
скими судами, всячески стараться быть
въ назначенныхъ имъ мѣстахъ, побудитъ
торгующихъ, имѣть суда на ходу легкія
а не тяжелыя. Фигура 4, листъ 2, изоб-
ражаетъ суда идущія подъ прикрытіемъ
Пароходныхъ: А, передовое судно; В, Па-
роходныя, С конвоируемыя.

Лучшее средство брать на буксиръ
купеческія суда слѣдующее: Ежели съ Па-
роходнаго буксиръ должно послать на
большее судно, которое ожидая сего лег-
ло въ дрейфъ, тогда буксирнаго кабельто-
ва, спустить саженъ двадцать въ гребное
судно на вѣтрѣ находящееся, пойти подъ
корму купеческаго судна, и силою колесъ
остановясь на подвѣтренной его сторонѣ
по направленію дрейфа, отдавать на гре-
бное судно столько буксирнаго кабель-
това, сколько нужно, и когда будетъ при-
нятъ и укрѣпленъ на купеческомъ суд-
нѣ, тогда пойти впередъ прямо подъ его
носъ, не давая всей силы парамъ, доколѣ
буксированіе начнется. Ежели на суднѣ

требующемъ буксира, пожелаютъ отдать кабельтовъ на Пароходное, тогда оно придетъ на вѣтръ держась въ струѣ дрейфа, и приметъ кабельтовъ съ носу. Разстояніе между судовъ, должно располагать по силѣ вѣтра и волненія, но чѣмъ суда ближе, тѣмъ лучше для произведенія каждаго дѣйствія и для доставленія уголья. Къ большей безопасности, лучше Пароходному судну держаться нѣсколько на вѣтрѣ; находясь въ такомъ положеніи, ежели по какому случаю нужно будетъ поворотить оверштагъ, оба судна исполнятъ сіе скорѣе, а ежели что послѣдуетъ съ машиною, тогда на время исправленія поврежденій, буксируемое судно, можетъ имѣть Пароходное на буксирѣ.

Чтобы взять судно на буксиръ при умѣренномъ вѣтрѣ, не нужно ложиться въ дрейфъ, ибо Пароходное можетъ безопасно подойти къ борту паруснаго, бросить на оное веревку, посредствомъ коей передадутъ буксирный кабельтовъ. Начальствующій надъ конвоемъ, долженъ итти въ такомъ мѣстѣ, чтобы скорѣе и удобнѣе защищать и подать помощь.

Во время штиля, Пароходныя суда могуть буксировать шесть и восемь купеческихъ судовъ вдругъ, и итти три или четыре мили въ часъ, такъ что ежели на каждыя шесть или восемь конвоируемыхъ купеческихъ судовъ, будетъ по одному Пароходному, тогда штили ни какъ не задержатъ совершенія пути. Схожденіе судовъ вовремя штиля, и всякіе другіе случаи могутъ быть предупреждены.

Часто встрѣчается, что купеческія суда за вѣтрами не выходятъ изъ гавани или залива, Пароходныя суда ихъ могутъ вывести до того мѣста, гдѣ отъ вѣтра и прилива препятствія не будетъ.

Когда во время тихаго вѣтра или штиля, купеческія суда теченіемъ принесетъ близко къ берегу или каменьямъ, погибель ихъ неизбѣжна; Пароходныя суда ихъ отъ сего избавятъ. Ежели по причинѣ ожидаемаго вѣтра, къ ночи нужно конвоируемымъ судамъ находиться далѣе отъ берега, они съ помощію Пароходныхъ могутъ отойти; однимъ словомъ сіи суда часто будутъ служить къ спасенію купеческихъ. Иногда по причинѣ вѣтра, купеческимъ судамъ, къ немалому ущербу тѣхъ кому они и товары принадлежатъ,

на обходъ мыса потребно бы было день, даже и недѣля, а Пароходныя суда обведутъ ихъ въ часъ или въ нѣсколько часовъ.

4°. *О дѣйствіи Пароходныхъ судовъ для обороны Государства.*

Капитанъ Россъ говоритъ собственно о оборонѣ Великобританіи, полагаетъ что при всѣхъ берегахъ должно имѣть Пароходныя суда и устроить гдѣ только можно потребныя для оныхъ убѣжища; судамъ быть разнаго рода, по мѣсту къ которому назначены. Кратко обозрѣвая гдѣ бы непріятелю удобнѣе высадить войско, Капитанъ Росъ находитъ что сего ожидать можно на берегахъ Графства Кентскаго или Суссекскаго, и для того полагаетъ что нужно имѣть Пароходныя суда приличныя къ защищенію тѣхъ гаваней, которыя нынѣ при сихъ мѣстахъ находятся, и тѣхъ которыя должно еще построить; въ Портсмутѣ и Плимутѣ имѣть самыя большія суда. Сообразно сему расположить оборону береговъ Англіи далѣе къ западу и береговъ Ирландіи. „Такимъ образомъ безъ со„мнѣнія, оборона Государства, (говоритъ Великобританскій мореплаватель) будетъ „дѣйствительнѣе, и потребуетъ менѣе „издержекъ нежели прежде.

Военныя дѣйствія Пароходными судами начались, и польза оныхъ доказана при осадѣ Алгира. Главнокомандующій французскимъ флотомъ, Вице-Адмиралъ Дюпере, въ донесеніи къ Морскому Министру, о произведенной высадкѣ войскъ, между прочимъ говоритъ: „Я велѣлъ Пароходному су-„дну, *Плавателю,* (Le Nageur) подъ началь-„ствомъ Капитана Луврiе, подойти къ „берегу, и онъ сбилъ батарею, на кото-„рой была Мортира и пушка. На другой „день велѣно Пароходнымъ судамъ *Плава-„телю* и *Сфинксу,* подъ начальствомъ Ка-„питана Сарлата, огнемъ своимъ прикры-„вать высаженіе войскъ на западной сто-„ронѣ".

О гребныхъ судахъ для военныхъ судовъ.

Г. Жонъ, корабельный мастеръ въ Плимутскомъ докѣ, изобрѣлъ новый образъ построенія гребныхъ судовъ, безъ шпангоутовъ; обшивныя доски укрѣплены у киля, проведены по діагональному направленію къ бархоуту и подкрѣплены другими досками, также отъ киля къ бархоуту

проведенными, по діагональному направленію, но въ противную сторону. Таковымъ образомъ построенныя гребныя суда, оказались крѣпче обыкновенныхъ, ихъ пазы никогда не расходились; тяжесть въ половину меньше тяжести гребныхъ судовъ равной величины. Опытъ произведенъ на гребномъ суднѣ, которое принадлежало флагманскому кораблю Британіи, и хотя оно было въ непрестанномъ употребленіи въ продолженіи осьмнадцати мѣсяцовъ, однакожъ не нашли нужды ни въ какомъ исправленіи, кромѣ подкрѣпленія бархоута. Всѣ доски скрѣплены одна съ другою мѣдными гвоздями, которые вбиты часто.—По донесенію о изяществѣ сего построенія противъ прежняго, велѣно впредь всѣ гребныя суда строить такимъ же образомъ.

О сравнении свѣта солнечнаго, съ свѣтомъ неподвижныхъ звѣздъ; изложеніе представленное Лондонскому Королевскому ученому обществу, членомъ онаго Докторомъ Волластаномъ.

Въ издаваемыхъ Лондонскимъ Королевскимъ ученымъ обществомъ, запискахъ,

подъ названіемъ *Философическія изслѣдованія*, одинъ изъ остроумнѣйшихъ писателей прошедшаго вѣка, Г. Мичель, помѣстилъ статью о изысканіяхъ своихъ относительно паралакса и вѣроятной величины неподвижныхъ звѣздъ, и предлагаетъ Астрономамъ достойный ихъ вниманія вопросъ. Какимъ бы образомъ опредѣлить содержаніе свѣта каждой неподвижной звѣзды отдѣльно, къ свѣту солнца?. По невозможности опредѣлить ежегодный паралаксъ сихъ весьма отдаленныхъ свѣтилъ, предлагаемое сравненіе свѣтовъ, лучшее, и можетъ быть единственное для насъ возможное средство къ пріобрѣтенію, ежели и недостовѣрныхъ, то по крайней мѣрѣ вѣроятныхъ свѣденій о разстояніи звѣздъ, и къ предположеніямъ о пространствѣ видимой нами вселенной. По мнѣнію Г. Мичеля, дабы менѣе ошибится въ заключеніи о среднемъ разстояніи ближайшихъ къ намъ звѣздъ, должно сравнивать свѣтъ болѣе блистающихъ звѣздъ, съ свѣтомъ солнца и потомъ вычислить, въ какомъ бы разстояніи, сей планетѣ надлежало быть отъ насъ, дабы свѣтъ ея къ намъ изтекающій, не превосходилъ

средняго блеска звѣздъ принимаемыхъ въ сравненіе.

Цѣль таковыхъ сравненій , и выводы которые искусный наблюдатель могъ бы извлечь изъ оныхъ , для опредѣленія разстояній тѣхъ звѣздъ, которыхъ блескъ будетъ извѣстенъ, цѣль сія весьма ясно изложена Гмъ. Мичелемъ и удивленія достойно, отъ чего по сіе время, ни одинъ Астрономъ, не занялся изысканіемъ способовъ для произведенія сихъ наблюденій (*).

(*) Сравненіе сіе производилъ я слѣдующимъ образомъ: сначала сравнивалъ свѣтъ солнца съ свѣтомъ свѣчи; сквозь круглое малое отверстіе, просверленное на металической дощечкѣ, прибитой къ ставнѣ окна, пропускалъ лучь солнечный въ комнату; по направленію сего луча ставилъ не большій не прозрачный цилиндръ, такъ что бы тѣнь онаго была на поставленной, для сего ширмѣ, потомъ къ другому таковому же цилиндру, въ равномъ разстояніи отъ ширмы отстоящему, подвигалъ горящую свѣчу до того, что бы тѣнь произведенная на ширмѣ отъ свѣта свѣчи, была равносильна тѣни отъ свѣта солнечнаго. Изъ сихъ сравненій оказалось, что свѣтъ солнца равенъ свѣту 5,563 свѣчь, находящихся въ разстояніи на одинъ футъ. Такимъ же образомъ я сравнивалъ свѣтъ луны съ свѣтомъ свѣчи,

По сдѣланному мною сравненію, я заключилъ, что свѣтъ прямо отъ солнца истекающій, около милліона разъ сильнѣе свѣта отъ земли отраженнаго, слѣдовательно во многіе милліоны разъ сильнѣе свѣта проистекающаго отъ всѣхъ неподвижныхъ звѣздъ въ совокупности. Такова для зрѣнія нашего разность между свѣтомъ солнца и свѣтомъ всего небеснаго звѣздами усѣяннаго свода, а потому не возможно съ точностію опредѣлить сколько свѣтъ солнца, превосходитъ малое количество свѣта, доходящаго къ намъ отъ одной, хотя бы и самой блистающей звѣзды.

За нѣсколько времяни предъ сими изслѣдованіями, производя испытаніе весьма хорошимъ Телескопомъ, я увидѣлъ что изображеніе солнца, отражалось на стеклянномъ шарикѣ термометра, совершенно подобно виду неподвижной звѣзды, и

и увидѣлъ что свѣтъ отъ полной луны, равенъ $\frac{1}{144}$ свѣта свѣчи, поставленной въ разстояніи на одинъ футъ. Изъ сего слѣдуетъ что свѣтъ солнца равенъ свѣту луны умноженному на $5563 \times 144 = 801072$.

при производимомъ мною опытѣ, изображеніе сіе могло съ пользою замѣнить неподвижную звѣзду, ибо въ самомъ дѣлѣ неподвижно, слѣдовательно весьма много способствуетъ въ наблюденіяхъ требующихъ крайней точности.

При опытахъ о коихъ мы говоримъ, весьма бы нужно было имѣть возможность къ непосредственному сравненію звѣздъ и изображеній солнца, ибо тогда можно бы объяснить сомнѣніе, которое всегда бываетъ при наблюденіяхъ произведенныхъ въ разныя времена, когда въ состояніи атмосферы могли случиться великія перемѣны. Сіе непосредственное сравненіе невозможно, а потому должно сравнивать оба предмета съ третьимъ, который будетъ служить общею мѣрою; для большаго вѣроятія выводовъ, повторять сей опытъ чаще.

Я производилъ сравненіе посредствомъ отраженія горящей сальной свѣчи въ наполненномъ ртутью шарикѣ термометра въ $\frac{1}{4}$ дюйма въ діаметрѣ; на сей шарикъ смотрѣлъ въ увеличивающее стекло около двухъ дюймовъ въ фокусѣ, и въ тоже самое время другимъ глазомъ видѣлъ въ

зрительной трубѣ, солнце, также отражаемое въ шарикѣ термометра, или наблюдаемую звѣзду.

Дабы цвѣтъ обоихъ предметовъ видимыхъ въ трубѣ, былъ сколько возможно подобенъ цвѣту свѣта отъ свѣчи, я поставилъ въ трубѣ два желтыя стекла, имѣлъ въ виду двѣ свѣчи, сальную и восковую, чтобы приведя звѣзду или отраженіе солнца, между свѣтомъ двухъ свѣчь, болѣе приближиться къ истиннѣ. При каждомъ опытѣ мѣрилъ разстояніе между двухъ свѣчь и шарика термометра, и записывалъ токмо средніе выводы нѣсколькихъ опытовъ.

При сихъ наблюденіяхъ нужно замѣтить что хотя изображеніе солнца на шарикѣ, отдалено отъ центра онаго на половину радіуса, хотя составляетъ при поверхности также какъ солнце уголъ въ 30′ и глазу при поверхности шара смотрящему, должно казаться столько же блестящее какъ самое солнце, однако же діаметръ сего маленькаго солнца, уменшается по мѣрѣ удаленія глаза отъ шарика.

Первая звѣзда которую я сравнивалъ съ солнцемъ, была Сиріусъ. Наблюденія обѣихъ свѣтилъ производилъ тогда когда разность ихъ высотъ была малая, и потому Атмосфера равно дѣйствовала на ихъ блескъ. Во многихъ послѣдовательныхъ наблюденіяхъ, встрѣчались несходствія, произходящія отъ нашего климата и дыма въ Лондонѣ. Для единообразія въ таковыхъ опытахъ, нужно небо постоянно и равно ясное. Къ сравненію съ солнцемъ, должно избирать такія звѣзды, которыя во время наблюденій, имѣютъ высоту почти равную высотѣ солнца. Сравненія сихъ самыхъ звѣздъ съ какою либо другою, доставляютъ большую точность въ наблюденіяхъ.

Вмѣсто того что бы раздѣлять звѣзды на нѣсколько разрядовъ, весьма недостаточно опредѣленныхъ, можно чрезъ сравненія ихъ свѣтовъ, съ точностію означать различіе звѣздъ, по степени ихъ блеска и по отношенію онаго къ блеску другихъ наблюдаемыхъ нами свѣтилъ. Въ заключеніе прошу Королевское Общество, обратить вниманіе болѣе на предлагаемый мною способъ, нежели на самыя наблюде-

нія, ибо я произвелъ оныхъ еще мало, а ежели бы здоровье мое позволило, продолжалъ бы сіи изслѣдованія, доколѣ многими постоянными наблюденіями, могъ бы съ точностію опредѣлить согласіе выводовъ моихъ сравненій.

Изложеніе сіе, было послѣднее представленное Королевскому Лондонскому Обществу знаменитымъ онаго членомъ Г. Волластономъ, который при глубокихъ многоразличныхъ познаніяхъ, отличался необыкновеннымъ остроуміемъ.

Особенное магнитное дѣйствіе фіолетоваго солнечнаго луча. — Наблюденія профессора Зантедески въ Павіи въ 1829 году.

Когда въ 1812 году, Профессоръ Морокини издалъ описаніе своихъ опытовъ о магнитномъ дѣйствіи фіолетоваго луча солнца, многіе физики въ Европѣ повторяли произведеніе таковыхъ опытовъ, и въ 1826 году совершенно удостовѣрились что дѣйствіе сіе, существуетъ, но желали имѣть возможность повѣрять выводы, и узнавать какія причины иногда препят-

ствуютъ опытамъ; по сему я предпринялъ произведеніе многихъ, послѣдовательныхъ наблюденій и изысканій; успѣхъ моихъ дѣйствій превзошелъ мои ожиданія.

Въ темную комнату, посредствомъ Геліостата, (*) я впустилъ солнечный лучь,

---

(*) Большую часть оптическихъ опытовъ, особливо для изслѣдованія физическихъ свойствъ свѣта, производятъ надъ солнечными лучами, пропустивъ оные въ темную комнату, чрезъ весьма малое отверзтіе, сдѣланное въ ставнѣ окна. Сіе дѣйствіе представляетъ два неудобства: первое, наклоненіе лучей къ Горизонту; второе, безпрерывное движеніе солнца. Впущенные въ темную комнату лучи, по наклоненію своему направляются къ полу, и отъ того дѣйствовать надъ оными можно токмо на маломъ протяженіи. По сей же причинѣ лучь можетъ быть впущенъ токмо на малое время, и продолженіе и удобность опытовъ весьма ограничены. Наконецъ отъ безпрерывнаго движенія солнца, направленіе лучей непрестанно перемѣняется такъ, что должно почти непрестанно же перемѣнять мѣсто тѣлъ подставленныхъ подъ лучи. Для отвращенія сего неудобства, Г. С, Гравезандъ (S, Gravesande) изобрѣлъ небольшую машину, которую назвалъ *Геліостатъ* (Heliostat), потому что она доставляетъ возможность принести лучь солнца въ

и разсѣялъ оный такъ, что свѣтъ простирался горизонтально, потомъ подъ фіолетовый лучь, въ перпендикулярномъ направленіи магнитному меридіану, подвелъ конецъ проволоки которую желалъ намагнитить. Дѣйствія оказались слѣдующія.

1е. У проволоки изъ мягкаго желѣза, хорошо выполированной, въ четыре дюйма длины, въ $\frac{1}{4}$ линіи въ діаметрѣ, чрезъ пять минутъ подъ фіолетовымъ лучемъ оказался сѣверный полюсъ; чрезъ восемъ минутъ оба полюса.

2е. У двухъ таковыхъ же проволокъ подъ бѣлымъ лучемъ, чрезъ пять минутъ, на обоихъ сопротивныхъ концахъ оказался сѣверный полюсъ, но весьма слабо и чрезъ нѣсколько минутъ дѣйствіе сіе пресѣклось.

3е. Фіолетовый лучь, у проволоки изъ весьма мягкаго желѣза, превратилъ по-

---

желаемое направленіе, и удержать въ семъ направленіи. Въ Геліостатѣ двѣ главныя части: плоское металическое зеркало и часы, которые приводятъ сіе зеркало въ движеніе такимъ образомъ, что отраженный имъ лучь солнца, остается совершенно неподвижнымъ сохраняя всегда тоже направленіе.—Физика Біота часть III.

люсы, и произвелъ оныя въ шесть минутъ у другой проволоки.

4^{e}. Подводя подъ лучи, красный, желтый, оранжевый и зеленый, намагниченную и не намагниченную стрѣлку, я не нашелъ никакой перемѣны въ первой и никакого дѣйствія на послѣдней.

5^{e}. У желѣзной проволоки сильно намагниченной и покрытой окисломъ, отъ дѣйствія фіолетоваго луча, въ три минуты южной полюсъ сдѣлался сѣвернымъ.

6^{e}. У проволоки изъ мягкаго желѣза, хорошо выполированной и намагниченной, обоими концами подведенной подъ фіолетовый лучь, чрезъ десять минутъ, на каждомъ концѣ оказались сѣверные полюсы.

7^{e}. У таковой же проволоки покрытой окисломъ, дѣйствіе сіе оказывалось въ пять минутъ.

Всѣ проволоки мною употребленныя, были той же мѣры какъ вышеупомянутая первая проволока, т. е. въ четыре дюйма длины и въ $\frac{1}{4}$ линіи въ діаметрѣ.

При всѣхъ опытахъ многократно повторенныхъ, дѣйствія были тѣже, и неоспоримо доказали особенное магнитное свойство фіолетоваго луча; я долженъ

токмо присовокупить, что при произведеніи опытовъ встрѣтилъ неизбѣжныя затрудненія, по которымъ узналъ, отъ чего произошли неудачныя изслѣдованія разныхъ физиковъ.

1. Проволоки изъ желѣза такой руды въ которой много сѣры, невозможно намагнитить; желѣзо крѣпко закаленное, имѣетъ такое же свойство, однако я нѣсколько разъ доставлялъ оному слабую магнитность.

2. При холодной погодѣ или умѣренной теплотѣ, какъ на примѣръ, по Реомюрову термометру когда ртуть на 6° ниже, или на 0,10 выше, точки замерзанія, магнита въ проволокахъ было весьма мало; я видѣлъ сему доказательства въ продолжительныя послѣдованія опытовъ, въ прошедшую зиму; а въ Іюнѣ и въ Іюлѣ мѣсяцахъ, при 20ти и 25ти градусахъ теплоты по Реомюрову термометру, магнитность въ проволокахъ была весьма сильная.

3. Толстая проволока не скоро пріобрѣтаетъ магнитность.

4. При подведеніи подъ фіолетовый лучь проволоку, токмо отъ средины и до

одного конца, магнитность оказывается весьма слабая, почти ничтожная.

Въ заключеніе сообщу мнѣніе мое, что дѣйствія фіолетоваго луча химическія.

Сначала предполагали, что оно происходитъ отъ слабыхъ теченій воздуха, которые обыкновенно идутъ отъ краснаго луча къ фіолетовому; посему заключенію, проволокѣ подъ фіолетовымъ лучемъ находящейся, должно бы пріобрѣсть южный полюсъ, а мы видѣли что всегда оказывался сѣверный.

Можно бы еще полагать, что упоминаемая магнитность происходитъ отъ разности температуры, разныхъ частей проволоки, но тогда, въ томъ концѣ который подъ фіолетовымъ лучемъ, должно бы оказаться южному полюсу, а мы видѣли, что всегда оказывался сѣверный на обоихъ концахъ.

По симъ причинамъ я заключилъ, что фіолетовый лучь дѣйствуетъ химическимъ образомъ, и утверждаюсь въ моемъ мнѣніи, потому что на стрѣлкахъ искусственнымъ образомъ окисленныхъ, дѣйствія производились скорѣе и сильнѣе нежели на стрѣлкахъ безъ окисла, и что

по соразмѣрности съ теплотою температуры, дѣйствіе фіолетоваго луча увеличивалось, уменьшалось и уничтожалось. Дабы болѣе въ семъ удостовѣриться, я испытывалъ можетъ ли свѣтъ луны и свѣчи произвести подобныя дѣйствія. Чрезъ три четверти часа, отъ фіолетоваго луча свѣчи, стрѣлка нѣсколько намагнитилась, но отъ луча луны сего не послѣдовало; я производилъ наблюденія при теплотѣ 5°.

Отъ фіолетоваго луча солнца, магнитность, вышеобъясненнымъ образомъ произведенная, была не преходящая, но постоянная, и чрезъ 8 мѣсяцовъ, въ моихъ проволокахъ и стрѣлкахъ, магнитная сила не измѣнилась.

Свойства магнита и познаніе дѣйствія оныхъ, произвели настоящее *Мореплаваніе*; прежде было токмо, *Плаваніе прибрежное*; всѣ новые наблюденія и открытія до магнита и магнитности относящіяся, конечно достойны любопытства Мореплавателей, а потому свѣденія о семъ сообщаются въ Запискахъ Комитета.

Опытъ о дѣйствіи свѣта солнечнаго надъ магнитомъ.

Профессоръ Зантедески, продолжая въ истекшемъ году заниматься испытаніями надъ магнитомъ, въ Октябрѣ мѣсяцѣ сообщилъ слѣдующія изложенія о своихъ опытахъ:

„Наблюденія о ежедневныхъ перемѣнахъ въ склоненіяхъ на магниченныхъ стрѣлокъ, произведенныя за нѣсколько лѣтъ Г. Кассиніемъ и нынѣ Г. Ватсомъ, Кристи и многими другими, доказали дѣйствія солнечнаго луча на всѣ тѣла, но не объясняютъ какимъ образомъ свѣтъ солнечный, дѣйствуетъ въ явленіяхъ магнитныхъ. Профессоръ Барловъ по опыту узналъ, что естественный магнитъ, который поднималъ полтора фунта, пробывъ подъ сильнымъ солнечнымъ свѣтомъ въ продолженіи трехъ часовъ, поднялъ шестою долею фунта больше, и чрезъ двадцать четыре часа, сила онаго, почти удвоилась. Другой магнитъ подымавшій пять фунтовъ съ половиною, подвергнули дѣйствію свѣта въ пасмурный день, когда погода была сырая, даже шелъ снѣгъ, при

семъ опытѣ не примѣтили ни малѣйшаго пріумноженія силы, а въ слѣдующіе два дни, при ясномъ небѣ, сила удвоилась, но болѣе уже не увеличивалась, хотя магнитъ и долѣе оставался подъ дѣйствіемъ солнца.

Собственныя мои наблюденія, произведенныя со всевозможнымъ тщаніемъ, подтвердили сіи выводы. Искуственный магнитъ въ видѣ подковы, который подымалъ фунтъ и десятую долю, пробывъ три часа подъ дѣйствіемъ солнца, поднялъ еще четвертъ фунта, и наконецъ два фунта съ половиною, но сила его болѣе не умножалась. Надъ естественнымъ магнитомъ разной силы, дѣйствія были подобныя.

Я пожелалъ узнать не дѣйствуетъ ли въ семъ явленіи магнитъ на коемъ окиселъ, т. е. магнитъ неочищенный. Опытъ доказалъ мнѣ что въ сихъ магнитахъ, сила отъ солнечнаго свѣта увеличивается, а въ тѣхъ которыя безъ окисла уменшается; въ магнитѣ столько выполированномъ, что отсвѣчивалъ какъ зеркало, уменьшеніе сіе не чувствительно. Въ магнитѣ неочищенномъ, который подымалъ 62 золотника, поставленномъ на три часа

подъ свѣтъ солнца, силы убыло на $16\frac{1}{2}$ золотниковъ, а магнитъ выполированный на подобіе зеркала, оставался безъ всякой перемѣны, хотя долѣе былъ подъ дѣйствіемъ солнца. У магнита не очищеннаго, чрезъ три часа прибыло силы больше, нежели у перваго убыло.

Послѣ сихъ опытовъ, многократно мною повторенныхъ, въ самые ясные дни въ Апрѣлѣ и Маіѣ мѣсяцахъ, я перемѣнилъ образъ моихъ дѣйствій. Посредствомъ стекла съ фокусомъ, наводилъ сосредоточенный свѣтъ солнца по перемѣнно, то на одинъ, то на другой полюсъ, начиная всегда съ сѣвернаго, и увидѣлъ что избраніе къ тому одного полюса вмѣсто другаго, производитъ разность. Въ магнитахъ очищенныхъ и не очищенныхъ когда они подъ свѣтомъ солнца, въ сѣверномъ полюсѣ сила прибавляется, въ южномъ уменшается, но въ первомъ случаѣ, прибавленіе меньше, нежели уменшеніе во второмъ случаѣ, и въ послѣдовательныхъ 60ти опытахъ, прибавленіе силы было на 1. 2. и $3\frac{1}{2}$ золотника, уменшеніе, на $3\frac{1}{2}$, 5 и $5\frac{1}{2}$ золотниковъ.

Сила магнита прибавляется при меньшей теплотѣ.

Къ удивленію моему и многихъ свидѣтелей бывшихъ при произведеніи опытовъ, мы видѣли, что въ тѣ дни когда солнце нѣсколько покрыто не равнымъ облакомъ, въ южномъ полюсѣ подверженномъ дѣйствію сосредоточеннаго свѣта солнца, сила прибавлялась, въ сѣверномъ убавлялась; опыты сіи произведены были разными магнитами, а дѣйствія оказывались тѣже, и при повтореніи тѣхъ же опытовъ, другими наблюдателями, явленія оказывались постоянно тѣже. Для объясненія сего, кажется должно предполагать, что въ свѣтѣ, отрицательная поляризація (*), которая въ обратномъ направленіи съ слоями паровъ движущихся въ Атмосферѣ, какъ усмотрѣно Г[и]. Бревстеромъ и Араго, при изящныхъ ихъ наблюденіяхъ о отраженіи луны въ облакѣ.

Обратясь къ произведенію опытовъ, подобно какъ производилъ Г. Кристи, я

(*) Что Физики разумѣютъ подъ названіемъ *Поляризація*, о семъ III-й части Записокъ, въ примѣчаніи на 32 страницѣ, объяснено словами нашего Физика Господина Щеглова.

увидѣлъ неоспоримыя доказательства его выводовъ. Употребленныя мною стрѣлки длиною въ одинъ футъ, въ тѣни отведенныя отъ обыкновеннаго ихъ положенія на дугу 90°, имѣли въ 30 секундъ, четыре качанія, изъ коихъ послѣднее было въ половину Амплитуда 70ти градусовъ; подъ солнечными лучами, въ 30 секундъ, имѣли также четыре качанія, но послѣднее было только въ половину Амплитуда 60°. Потомъ я испытывалъ, тогда ли будетъ качаній больше и углы оныхъ меньше, когда солнечному дѣйствію, подвергнутъ сѣверный полюсъ, или когда подвергнутъ полюсъ южный. Изъ послѣдовательныхъ наблюденій, тридцать разъ мною повторенныхъ, увидѣли, что когда я подводилъ подъ солнечный лучь сѣверный полюсъ, половина Амплитуда послѣдняго качанія была на 6° меньше, нежели перваго качанія; когда подводилъ южный полюсъ, послѣднее качаніе было больше перваго. Всѣ наблюденія мною произведенныя служатъ къ подтвержденію, что уменьшеніе теплоты, прибавляетъ силу магнита, и что дѣйствіе ея было противное дѣйствію свѣта.

О травѣ въ Мексиканскомъ заливѣ.

Въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ прошедшаго года, морская трава въ Мексиканскомъ заливѣ, была въ цвѣтѣ, совершенно покрыта многими ракушками; шарообразные на оной плоды величиною съ большей перецъ, кажется служатъ къ поддержанію растѣнія на поверхности воды, ибо пустыя, наполнены воздухомъ, и одинъ съ другимъ соединяются трубочкою; цвѣты были такіе же какъ у папоротниковъ. Во время штиля трава плаваетъ близъ поверхности моря и листья выходятъ изъ воды. Многіе Естествоиспытатели полагаютъ, что трава сія раститъ на днѣ моря, и когда какимъ либо случаемъ стебель отдѣлится отъ онаго, тогда все растеніе, при помощи воздухомъ наполненныхъ, теперь упомянутыхъ плодовъ, или пузырьковъ, тотчасъ подымается и на концахъ видно что оно какъ будто оторвано, а корня еще никогда не усмотрѣно. По мнѣнію другихъ, растеніе сіе воспроизводится на поверхности моря, не касаясь ни какого грунта, подобно нѣкоторымъ прозябеніямъ, которыя растутъ на воздухѣ безъ всякаго грунта,

какъ на примѣръ въ Ямайкѣ называемое, *Кустарникъ любви*, растетъ лежа на колючемъ кустарникѣ и можетъ быть воспроизводимо, перенесенное на другой кустарникъ. Негритянки полагаютъ что растеніе сіе имѣетъ силу очаровательную. Морская трава, которую видѣли въ цвѣтѣ, въ Мексиканскомъ заливѣ, въ прошедшемъ Апрѣлѣ мѣсяцѣ, въ широтѣ отъ 25^{ти} до 28°, простиралась въ Іюнѣ мѣсяцѣ, до 43° 51', Сѣверной широты. Въ томъ же годѣ по южную сторону острова Сентъ-Доминго, встрѣтили другаго рода морскую траву съ большими листьями, покрытую плодами, которые наполнены воздухомъ, въ водѣ была прекраснаго вида, а вынутая со всѣмъ нетакова. Въ заливѣ Флоридскомъ, трава сія длиннѣе и цвѣтомъ свѣтлѣе, лежитъ на водѣ какъ всѣ плавающія тѣла, длиною своею по направленію теченія.

Обрѣтеніе мѣста гдѣ погибли два Французскіе фрегата бывшіе подъ начальствомъ Г. Лаперуза.

Въ 1785 году, по повелѣнію Короля Французскаго Лудовика XVI, отправлены для географическихъ изслѣдованій два фрегата,

Компасъ (La Boussole) и *Астрелябія* (L'Astrolabe), подъ начальствомъ одного изъ отличнѣйшихъ Капитановъ въ французскомъ флотѣ, Графа Лаперуза, который соединялъ всѣ способности и познанія, нужныя для исполненія возложеннаго на него дѣла. Командирами фрегатовъ опредѣлены, на одинъ Г. Клонаръ, на другой Г. де Лангль, также флота Капитаны. Для произведенія наблюденій посланы извѣстные ученые, Члены Парижской Академіи Наукъ, Г.г. Монжъ, Дажелетъ, Ламанонъ, три живописца, часовый мастеръ; не жалѣли попеченій и издержекъ для снаряженія судовъ лучшимъ образомъ.

Фрегаты отправились изъ Бреста 1го Августа 1785 года, заходили къ островамъ Тенерифу, Св. Екатерины, обошли мысъ Горнъ 1786 года Генваря 25, останавливались въ селеніи Зачатія (Conception) на берегахъ Хили, при островѣ Пасхи, островахъ Сандвичевыхъ, прибыли на видъ мыса Св: Иліи 23го Іюня, обозрѣли часть береговъ Сѣверо-западной Америки, Іюля 4го остановились въ заливѣ, который Гмъ. Лаперузомъ названъ *Гавань Французовъ*.

При входѣ въ сей заливъ оба фрегата подвержены были великой опасности и едва не разбиты, а двѣ шлюпки, посланныя для промѣра въ проходѣ, и бывшіе на оныхъ 22 человѣка, въ томъ числѣ четыре офицера и четыре гардемарина, утонули. Бѣдствіе послѣдовало отъ того, что начальствовавшій симъ отрядомъ, хотѣлъ пересилить противный приливъ. Вышедъ изъ *Гавани Французовъ* 30^го^ Іюля, *Лаперузъ* обозрѣвалъ Сѣверо-западные берега Америки къ югу, остановился при Испанскомъ селеніи Монтереи въ Калифорніи, потомъ отправился въ Макао, куда прибылъ 3^го^ Генваря 1787 года, на пути увидѣлъ неизвѣстный островъ, назвалъ оный по имени знаменитаго во Франціи Министра Финансовъ, Некера. Изъ Макао пошелъ въ Манилью, а оттуда обратился къ опознанію восточныхъ береговъ Азіи на Сѣверъ отъ Китая; заходилъ къ островамъ Формозѣ, Пескадоресъ и другимъ; въ Японскомъ морѣ шелъ вдоль берега полуострова Кореи, потомъ увидѣлъ неизвѣстный островъ, и назвалъ по имяни бывшаго на его суднѣ, Астронома Дажелета. Достигнувъ береговъ Азіи, по на-

правленію оныхъ продолжалъ путь къ сѣверу близъ трехъ мѣсяцевъ, останавливался во многихъ заливахъ, имѣлъ сношеніе съ жителями и 7го Сентября пришелъ въ Петропавловскую гавань.

Три недѣли продолжавшееся пребываніе французскихъ мореплавателей къ Камчаткѣ, для насъ примѣчанія достойно; оно послужило новымъ доказательствомъ, что Россіяне, всегда съ удовольствіемъ готовые на помощь требующимъ пособія, всегда искренно гостепріимные, благопріязненно расположенные, и въ самыхъ отдаленныхъ странахъ и въ суровыхъ климатахъ тѣми же качествами отличаются; обстоятельство собственно въ путешествіи, и кораблекрушеніи французскихъ фрегатовъ не весьма важное, но читателямъ Записокъ, конечно будетъ пріятно узнать что говоритъ о семъ Графъ Лаперузъ.

Во время пребыванія его въ Петропавловской Гавани Начальникомъ въ оной былъ Поручикъ Хабаровъ, онъ съ такимъ усердіемъ старался исполнять, предупреждать желанія французскихъ мореплавателей, изъявлялъ имъ такую искреннюю

благопріязнь, чпю Г. Лаперузъ объясняя о семъ говорипъ.

„On voyoit dans ses yeux, et dans ses expressions que, s'il auroit été en son pouvoir, de faire un miracle, ces montagnes, ces marais, seraient devenus pour nous des lieux enchanteurs.„ *Въ глазахъ его, въ изъясненіяхъ видно было, что ежели бы онъ могъ сдѣлать чудо, тогда горы, болота, обратились бы въ мѣста для насъ прелестныя.*

Полковникъ Козловъ-Угреинъ, который какъ Начальствующій въ Охопскѣ, имѣлъ въ вѣденіи своемъ Камчапку, пріѣхалъ въ Пепропавловскъ чрезъ недѣлю послѣ прибыпія французскихъ мореплавапелей, и поспупками своими пріобрѣлъ не полько ихъ благодарноспь, но особенное уваженіе и дружбу. Графъ Лаперузъ выхваляя его способноспи, разнообразныя познанія, удивляепся чпо пакой опличный человѣкъ помѣщенъ въ поль опдаленную, дикую обласпь; говорипъ между прочимъ, чпо ни какъ не могъ убѣдипь Г. Козлова взяпь слѣдующую по цѣнѣ заплапу за опнущенныя на фрегапы 7 быковъ и другія провизіи; къ убѣжденію предспавлялъ ему, чпо на оспровѣ Манилѣ, не взирая на пѣсную связь

франціи съ Испаніею, они должны были заплатить за всѣ издержки; нашъ Полковникъ отвѣчалъ имъ, что у Императрицы Россійской другія правила, и онъ сожалѣетъ что не могъ снабдить лучшими припасами и въ большемъ количествѣ. Графъ Лаперузъ въ изъясненіяхъ своей признательности Г. Козлову, между прочимъ написалъ слѣдующее:

„Je me rappellerai toute ma vie, avec l'emotion la plus vive, les marques d'amitié et d'affection que je reçus de Monsieur Kasloff. Je n'ai point passé avec lui un instant qui ne fût marqué par quelques traits de bonté ou d'attention.„ *Я во всю жизнь мою съ живѣйшими чувствованіями буду вспоминать изъявленія дружбы и любви Г. Козлова. Во все время которое, я съ нимъ проводилъ, онъ почти непрестанно доказывалъ свое добросердечіе и благопріязненную привѣтливость.* Описаніе о пребываніи своемъ въ Камчаткѣ, французскій мореплаватель заключаетъ слѣдующими словами: „Nous emportâmes de ce pays le souvenir le plus doux, avec la certitude que dans aucune contrée, dans aucun siecle, on n'a jamais porté plus loin les egards et les soins de l'hospitalité.„ *Мыотпра*

вились изъ сей страны съ пріятнѣйшими обѣ оной воспоминаніями, и удостовѣрясь, что ни гдѣ, ни въ какомъ вѣкѣ, ни когда не можно было найти большаго вниманія, большихъ попеченій въ гостепріимствѣ.

Въ Петропавловской гавани, Г. Лаперузъ, чрезъ С. Петербургъ получилъ изъ Франціи письма, коими между прочимъ его увѣдомляли, что онъ произведенъ въ Капитанъ-Командоры; съ донесеніями своими отправилъ чрезъ Россію бывшаго съ нимъ въ званіи Переводчика Г. Лесепса (*). Вступилъ подъ паруса Сентября 29го и пошелъ къ отысканію земли о которой предполагали, что обрѣтена Испанцами въ сѣверной широтѣ 37° 30'. Нѣсколько недѣль продолжавшіяся изслѣдованія фран-

(*) Г. Лесепсъ совершилъ путешествіе, каковому не было примѣра; изъ Франціи прибылъ въ Камчатку моремъ, изъ Камчатки возвратился во Францію сухимъ путемъ; по позднему времени не могъ итти моремъ въ Охотскъ, и долженъ былъ отправиться изъ Петропавловской гавани сухимъ путемъ. По прибытіи въ Парижъ 1788 года, Г. Лесепсъ издалъ о своемъ путешествіи подробное описаніе, которое наполнено похвалами и изъявленіями признательности Русскимъ.

цузскихъ мореплавателей были тщетны, и они обратились въ южное полушаріе къ островамъ Навигаторовъ.

9го Декабря положили якорь у острова Мауна. Г. де Лангль отправился на берегъ, на трехъ вооруженныхъ гребныхъ судахъ, со многими офицерами; принятъ Островитянами пріязненно. На другой день 10го, налили не мало пустыхъ бочекъ прѣсною водою. 11го по утру, четыре судна, на коихъ подъ начальствомъ Г. де Лангля всего было 60 человѣкъ, посланы на берегъ для наливанія воды. Не извѣстно отъ чего возгорѣлось неудовольствіе островитянъ, они напали на французскихъ мореплавателей и на ихъ гребныя суда, убили 14 человѣкъ, въ томъ числѣ Г. де Лангля ,и Ламанона; всѣхъ бывшихъ съ ними, больше или меньше переранили, и совершенно разбили два гребныя судна.

Послѣ сего бѣдствія, надлежало построить таковыя же суда, и для того Лаперузъ пошелъ къ берегамъ Новой Голландіи. На пути имѣлъ сношеніе съ жителями острововъ Кокосовыхъ и Измѣнничьихъ, остановился на якорѣ при островѣ Норфолькѣ, и 24го Генваря 1788 года, до-

стигъ въ заливъ Ботанибей; тамъ построилъ два гребныя судна, запасся водою и дровами; чрезъ Губернатора вновь заводимаго Англійскаго селенія, послалъ донесенія свои и въ исходѣ Февраля мѣсяца вышелъ изъ Ботанибея.

Въ 1791мъ году, Правительство во Франціи не получая въ теченіи 3хъ лѣтъ ни донесеній, ни свѣденій о Графѣ Лаперузѣ, для сысканія его, отправило подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Д'Антрекасто, два фрегата, изъ которыхъ одинъ названъ (Recherche) *Исканіе*, другой (Esperance) *Надежда*; посланы разные ученые и художники, фрегаты снабжены лучшимъ образомъ, и вышли изъ Бреста 28го Сентября 1791го года.

Послѣ многотрудныхъ, но безплодныхъ, два года продолжавшихся исканій, Контръ-Адмиралъ Д'Антрекасто умеръ отъ цынги; вскорѣ за нимъ, оставав шійся старшимъ, также умеръ; новый начальникъ по причинѣ великаго числа больныхъ на фрегатахъ, зашелъ въ Яву, и какъ тогда была война у Франціи съ Голландіею, фрегаты задержаны, объявлены призами, а бывшіе на оныхъ военноплѣнными. Въ теченіи

38ми лѣтъ, т. е. со времени отбытія Лаперуза изъ Ботанибея, въ Февралѣ мѣсяцѣ 1788 года, до Маія мѣсяца 1826 года, не имѣли ни какаго достовѣрнаго свѣденія, что послѣдовало съ нимъ и съ несчастными его сотрудниками.

Въ Маіѣ мѣсяцѣ 1826 года, Англійскаго торговаго судна Капитанъ Дилонъ, который въ продолженіи двадцати лѣтъ ходилъ въ Индейскомъ Южномъ океанѣ, былъ на многихъ островахъ, зналъ разные оныхъ языки, на пути изъ Вальпарайза, въ Бенгалію, зашелъ къ острову Тюкопіи (*), случайнымъ образомъ увидѣлъ серебренный шпажный ефесъ съ изображеніемъ пяти цыфръ, и услышалъ что островитяне имѣютъ разныя желѣзныя и другія вещи, между прочимъ фарфоръ и обломокъ серебренной вилки, что сіи вещи получены съ острова Маниколы, на которомъ за шесть лѣтъ предъ тѣмъ, были два человѣка съ разбитыхъ судовъ. Капитанъ Дилонъ заключилъ, что сіи суда тѣ самыя, коими начальст-

(*) Островъ Тюкопія, принадлежитъ къ Архипелагу Новыхъ Гебридъ; по картѣ Г. Вице-Адмирала Крузенштерна, въ южной широтѣ 12°. 15′, въ долготѣ 169°. 50′, восточной.

вовалъ Лаперузъ; собравъ другія свѣденія совершенно убѣдился въ истиннѣ своего заключенія. По прибытіи въ Калькуту донесъ о семъ Правительству, и представилъ что охотно приметъ на себя пойти къ острову Маниколѣ и привести оставшихся отъ кораблекрушенія, а ежели они не существуютъ собрать достовѣрныя свѣденія что послѣдовало съ фрегатами. Верховный въ Калькутѣ Совѣтъ, не только согласился на сдѣланное представленіе, но далъ судно, принялъ на себя всѣ издержки, снабдилъ Капитана Дилона нужными способами и наставленіями, и хотя онъ уже не засталъ упомянутыхъ сопутниковъ Лаперуза, но узналъ точное мѣсто его кораблекрушенія, пріобрѣлъ множество, оставшихся вещей и исполнилъ сдѣланное ему порученіе съ такимъ успѣхомъ, что по прибытіи во Францію, Король принявъ его съ особенною милостію, заплатилъ всѣ его издержки во время путешествія, пожаловалъ ему орденъ почетнаго Легіона, и 4000 франковъ пенсіона, съ обращеніемъ изъ оныхъ по смерти его, 2000 семейству.

Неизвѣстность о Лаперузѣ продолжавшаяся сорокъ лѣтъ, возбудила всеобщее желаніе имѣть свѣденіе о его участи, въ которой мореплаватели принимали особенное участіе, а потому извлеченіе изъ описанія путешествія Капитана Дилона, здѣсь сообщается.

Въ исходѣ 1812 года, Капитанъ Дилонъ былъ въ званіи офицера подъ начальствомъ Капитана Робсона, на суднѣ Гунтеръ которое отправилось для разнаго торга изъ Калькуты въ новую южную Валлійскую землю, оттуда на острова Фиджи, за сандальнымъ деревомъ, а потомъ въ Китай. На островѣ Сандала, одномъ изъ Фиджи, и на прилежащемъ островѣ Бовъ, нашли поселенцовъ изъ разныхъ частей свѣта. Въ 1808 году, Американскій бригъ идущій отъ рѣки Лаплаты, разбитъ при сихъ островахъ; экипажъ спасся на стоявшее тогда при островѣ Сандала, Американское судно, и на островъ Бовъ и спасъ большую часть изъ бывшихъ на бригѣ 40,000 піастровъ. Вскорѣ послѣ сего произшествія, прибыли къ Овамъ (Фиджи за сандальнымъ деревомъ, суда Англійскія, Американскія, изъ Индіи и изъ Новаго Юж-

наго Валиса. Слухъ о великомъ количествѣ денегъ находящихся на островѣ Бовѣ, побудилъ многихъ мореходцевъ остаться и поселиться на семъ островѣ.

Нѣкоторые изъ нихъ пріѣхали на судно къ Капитану Робсону, и нанялись для гребли на гребныхъ судахъ во все время его пребыванія при островахъ Фиджи, что продолжалось болѣе четырехъ мѣсяцовъ. Одинъ изъ сихъ поселенцевъ, матрозъ, Шпетинскій уроженецъ Мартынъ Бушартъ, чрезъ 15 лѣтъ былъ поводомъ и послужилъ къ обрѣтенію доказательствъ о кораблекрушеніи Лаперуза. *Жители О^ва^ Фиджи* убили и съѣли 14 человѣкъ изъ находившихся на суднѣ Капитана Робсона, и онъ поспѣшилъ удалиться отъ сихъ бѣдственныхъ мѣстъ; въ началѣ Сентября мѣсяца 1813 года, отправился въ Китай. Проходя островъ Бовъ, по причинѣ крѣпкихъ вѣтровъ не могъ высадить бывшихъ на его суднѣ, упомянутыхъ поселенцевъ. Мартынъ Бушартъ, его жена Островитянка, и одинъ уроженецъ изъ Индіи, просили что бы ихъ оставить на первомъ острову, гдѣ будетъ возможно сіе исполнить, и ихъ высадили на островъ Тюкопію.

Чрезъ 13 лѣтъ, 1826 года Маія 13, на пути изъ Вальпарайзо въ Бенгалію, Капитанъ Дилонъ шелъ близь острова Тюкопіи, и въ числѣ прибывшихъ къ судну островитянъ, увидѣлъ теперь упомянутыхъ Прусака Бушарта и Индейца. Они сказали, что въ теченіи одиннадцати лѣтъ никакое судно не заходило къ острову, а въ послѣдніе два года были два Англійскіе китовые промышленника. Индеецъ продалъ слѣсарю на суднѣ Капитана Дилона, серебренный ефесъ, на коемъ вырѣзаны пять цыфръ, но такъ стерты, что не возможно узнать какія имянно. На вопросъ откуда взяли сію вещь, Бушартъ сказалъ что при самомъ началѣ своего пребыванія на островѣ, увидѣлъ у Островитянъ, желѣзные болты, топоры, ножики, обломокъ серебренной вилки, фарфоръ и разные другіе обломки. Онъ заключилъ, что неподалеку отъ острова разбилось судно съ котораго все сіе взято; чрезъ два года научась языку Тюкопійцевъ, узналъ что ошибся въ своемъ мнѣніи, и что островитяне привезли упомянутыя вещи съ острова Маниколы, при которомъ два большія судна разбились, когда

старики острова были еще мальчиками, и что въ Маниколѣ множество остатковъ сего кораблекрушенія. Индеецъ сказалъ, что не прошло еще шести лѣтъ какъ онъ былъ на островѣ Маниколѣ, и видѣлъ двухъ стариковъ находившихся на разбитыхъ судахъ. Къ Капитану Дилону привели Тюкопійца, который мѣсяцевъ за шесть возвратился изъ Маниколы; онъ сказалъ, что два года жилъ на семъ островѣ, при коемъ разбились два судна, и что можно еще спасти нѣсколько остатковъ изъ оныхъ.

Такъ какъ не было слышно, чтобы два большія Европейскія судна, претерпѣли кораблекрушеніе, современи погибели судовъ начальствуемыхъ Лаперузомъ, то по всѣмъ вышеписаннымъ свѣденіямъ Капитанъ Дилонъ, хотя имѣлъ недостатокъ въ провизіяхъ, рѣшился итти къ острову Маниколѣ, и избавить находящихся тамъ несчастныхъ французскихъ мореплавателей, уговорилъ Бушарта и одного островитянина съ нимъ отправиться; чрезъ два дни пришелъ на видъ Маниколо; штили и маловѣтрія, недѣлю держали его въ осьми миляхъ отъ острова, въ суднѣ открылась

течь, а потому возвратился въ Калькутту, донесъ правительству о всѣхъ полученныхъ свѣденіяхъ и какъ вышесказано отправленъ къ совершенію предложенныхъ имъ изысканій; начальствующій французскими селеніями въ Индіи, послалъ съ Капитаномъ Дилономъ чиновника Шеньо въ званіи повѣреннаго; судно избранное къ предстоявшему плаванію, названо *Исканіе*, Research.

23^го^ Генваря 1827^го^ года, Капитанъ Дилонъ пошелъ изъ Калькутты къ землѣ Вандименъ и достигъ оной Апрѣля 3^го^. Слѣдующаго Маія 20^го^ продолжалъ плаваніе далѣе, заходилъ въ Портъ Жаксонъ, потомъ въ Новую Зеландію, къ Дружескимъ островамъ, и къ острову Тюкопіи, откуда взялъ съ собою Прусака Бушарта и Индейца. При семъ островѣ, который отъ Маниколы на день хода, съ благополучнымъ вѣтромъ, Капитанъ Дилонъ остановился для того, чтобы собрать больше свѣденій относящихся до кораблекрушенія Лаперуза, пріобрѣсть всѣ оставшіяся вещи, какія токмо будутъ найдены, и взять Переводчика. 6-^го^ Сентября положилъ якорь при Тюкопіи, Бушарта послалъ на бе-

регъ, дабы вступить въ пріязненныя сношенія съ жителями. Онъ привезъ островитянина, который жилъ на островѣ Маниколѣ пять лѣтъ хорошо говорилъ по Маникольски, и сказалъ что оба судна стали на каменной мѣли ночью, въ немаломъ разстояніи отъ острова, одно совсѣмъ разбито, а люди спасшіеся на берегъ убиты жителями, черепы ихъ принесены въ даръ Божествамъ острова и были сохраняемы въ молитвенномъ домѣ, въ которомъ многіе изъ Островитянъ съ Тюкопіи ихъ видѣли; другое судно снялось съ мѣли, но вскорѣ опять стало на мѣль; бывшіе на ономъ вышли на берегъ, потомъ судно разломали и изъ остатковъ построили небольшое двухъ мачтовое. Вовремя построенія оградили мѣсто ими занимаемое крѣпкимъ палисадомъ, изъ за котораго не выходили, и по приведеніи судна къ окончанію, всѣ, кромѣ двухъ, отправились. На погибшихъ судахъ было людей не одно сто. Островитяне почитали ихъ духами, и говорили что они ѣли не такъ какъ люди, но весьма мало, и непрестанно работали надъ построеніемъ судна.

Тюкопіицъ былъ нѣсколько разъ на томъ мѣстѣ гдѣ производилось строеніе, и видѣлъ большіе куски желѣза, которыхъ потягости ихъ, Островитяне не могли перенести къ себѣ. Одно изъ разбитыхъ судовъ стало на мѣль противъ части острова или селенія называемаго *Паіу*, а другое на двѣ мили разстоянія противу селенія *Ваку*.

Тюкопіицъ былъ лѣтъ пятидесяти, назывался Ратея и предложилъ идти въ Маниколу, Переводчикомъ и Лоцманомъ. Капитанъ Дилонъ, взялъ его съ собою, поручилъ ему отыскивать все что находится у жителей Тюкопіи, изъ вещей бывшихъ на погибшихъ судахъ; между тѣмъ Офицеры посылаемые на берегъ пріобрѣли оныхъ не мало, а именно: большій болтъ, винтъ, бритву, шпажный клинокъ, четыре побрекушки или колокольчика, которые привѣшиваютъ къ муламъ въ Гишпаніи, два колокольчика подобные употребляемымъ въ церквахъ, на каждомъ вырѣзана была цыфра 2; шпажный себренный ефесъ съ большимъ и малымъ вензелемъ на одной сторонѣ, а на другой видно было подобіе Р, и надъ онымъ корона; вымѣняли много раз-

ныхъ желѣзныхъ обломковъ. По крайней осторожности, дабы не сказали что всѣ сіи вещи подложныя, Капитанъ Дилонъ, обще съ Французскимъ повѣреннымъ Г. Шеньо, и съ Офицеромъ производившимъ мѣну, сдѣлалъ подробную опись, всѣмъ вещамъ, положилъ оныя въ желѣзный ящикъ и запечаталъ печатьми бывшихъ при описи.

Капитанъ Дилонъ по наблюденіямъ определилъ широту острова 12° 17′, южную долготу 168° 58′ восточную; 6° Сентября въ седмомъ часу пополудни, пошелъ къ острову Маниколѣ и 7-го въ десять часовъ утра, увидѣлъ оный, а къ вечеру приблизился на 4 мили. Лавируя короткими галсами, и опасаясь каменныхъ мѣлей для Лаперуза бѣдственныхъ, предположилъ не останавливатся на якорѣ неизслѣдовавъ съ точностью проходовъ между мѣлями. 8го въ четыре часа утра отправлены два гребныя судна для отысканія якорнаго мѣста, и два вооруженныя судна съ Тюкопійцемъ и Бушартомъ, чтобы установить сношенія съ жителями острова; для сего даны подарки, которые произвели такое хорошое дѣйствіе, что начальникъ обѣщалъ всякое пособіе. Посланные на судахъ къ опы-

сканію якорнаго мѣста, видѣли малые острова большему прилежащіе, небольшіе заливы, мысы, и на пути произвели онымъ опись. Капитанъ Дилонъ не довольствуясь сими изысканіями, послалъ еще два гребныя судна для продолженія описи, а самъ держался на милю отъ каменныхъ мѣлей. Между тѣмъ Островитяне рѣшились подойти къ судну и привлекаемые разными подарками вошли на судно. Одинъ изъ сихъ островитянъ былъ Начальникъ, старикъ лѣтъ въ шестдесятъ, слѣдовательно могъ имѣть весьма хорошія свѣденія о томъ что происходило за сорокъ лѣтъ назадъ. Капитанъ Дилонъ предлагалъ ему разные вопросы и онъ отвѣчалъ: что островъ совершенно окруженъ каменными мѣлями далеко отъ берега лежащими; что весьма давно, два судна, ночью стали на мѣль, одно тотчасъ пошло ко дну, противъ селенія *Вану* и изъ бывшихъ на суднѣ, не потонувшіе, убиты островитянами, а многіе пожраны морскими прожорами. Другое судно стало на мѣль противъ селенія *Паіу*, потомъ разрушилось мало по малу, такъ что люди успѣли спасти весьма много разныхъ вещей, по-

строили судно о двухъ мачтахъ, и потомъ отправились; строили долго. Объ оставшихся въ живыхъ двухъ человѣкахъ, островитянинъ повторилъ тоже что вышеупомянуто, но ихъ не видалъ, потому что живетъ на сопротивной сторонѣ острова.

Отряды посылаемые на гребныхъ судахъ для отысканія надежнаго якорнаго мѣста и произведенія описи, наконецъ 12го Сентября, нашли желаемое мѣсто въ небольшомъ заливѣ и Капитанъ Дилонъ, который въ сіе время при перемѣнныхъ вѣтрахъ между OSO и ZW, держался подъ парусами, 13го обошедъ мысъ лежащій при входѣ въ заливъ, положилъ якорь на глубинѣ 30ти саженъ. Вскорѣ усмотря за кормою необыкновенный цвѣтъ воды, велѣлъ вымѣрить глубину; оказалось 4 сажени, грунтъ коралъ, и потому тотчасъ перешли далѣе и легли фертоингъ. Островитяне прибывшіе на многихъ лодкахъ не останавливаясь, не изъявляя ни малѣйшей боязни, входили на судно, и предлагали къ продажѣ кокосовые орѣхи и рыбу.

На завтрѣ, на берегу и на суднѣ, купили слѣдующія вещи: два книпеля, большій

крюкъ, нѣсколько большихъ болтовъ и разливную серебреную изломанную ложку, на которой видны были четыре клейма; одно литера P съ цвѣткомъ, другое корона съ цвѣткомъ, третье корона, а четвертаго разсмотрѣть было не возможно. Г. Шеньо заключилъ, что сія ложка французской работы; купили также много разныхъ желѣзныхъ обломковъ. На всѣхъ лодкахъ, и во всѣхъ островитянскихъ жилищахъ, въ которыя заходили посылаемые на берегъ, видно было употребленное желѣзо.

Капитанъ Дилонъ, положилъ непремѣнно осмотрѣть мѣсто гдѣ французскіе мореплаватели строили судно, и для того отправилъ къ селенію Паіу два гребныя судна достаточно вооруженныя, дабы и въ случаѣ сопротивленія выдти на берегъ. Ожидая, что сто и болѣе Европейцевъ, въ пребываніе ихъ, продолжавшееся нѣсколько мѣсяцовъ, конечно оставили какой либо памятникъ, или доказательства ихъ бѣдствія и отбытія отъ сихъ несчастныхъ мѣстъ, Капитанъ Дилонъ почиталъ обязанностію осмотрѣть оныя со тщаніемъ; между тѣмъ ежедневно пріобрѣтали разныя желѣзныя вещи и об-

ломки. $16_{го}$ отправленъ отрядъ на трехъ гребныхъ судахъ къ округу *Денемахъ* для отысканія вышеупомянутаго желѣза котораго островитяне не могли взять съ мѣста; въ вечеру суда возвратились, и начальствующій отрядомъ донесъ, что островитяне вездѣ принимали его съ изъявленіемъ особенной благопріязни, продали ему между прочимъ серебренную продолговатую чашку или соусникъ, вѣсомъ близь полфунта, на одной сторонѣ вырѣзаны двѣ лиліи и другія украшенія; изъ мѣдныхъ вещей, игопъ и три кострюльки, круглую, продолговатую и четыре-угольную, съ двумя ручками; куплены два обломка большой чашки изъ китайскаго фарфора, и сверьхъ того много обломковъ разныхъ желѣзныхъ вещей. Въ селеніи было четыре начальника, ихъ всѣхъ дарили и одинъ изъ нихъ лѣтъ пятидесяти пяти, по имени Уали, подтверждая все прежде сказанное о разбитіи судовъ, присовокупилъ что въ сіе время была буря, которая переломала множество деревьевъ на острову; что бѣлые люди часто смотрѣли на солнце; что изъ двухъ оставшихся на острову, одинъ

былъ начальникъ, а другой ему служилъ что уже три года какъ первый умеръ, а послѣдній чрезъ полгода принужденъ бѣжать вмѣстѣ съ островитянами у которыхъ находился, а они бѣжали спрашась своихъ непріятелей.

На другой день 19го, отправлены три вооруженныя гребныя судна; начальствующему отрядомъ, Капитанъ Дилонъ далъ письменное подробное наставленіе, обойти весь островъ, и въ обѣихъ селеніяхъ *Вану* и *Паіу*, собрать всѣ возможныя свѣденія о погибшихъ судахъ, и на томъ мѣстѣ гдѣ было построено новое судно, со тщаніемъ осмотрѣть нѣтъ ли на скалахъ или деревьяхъ, какой надписи, нѣтъ ли гроба, могилы и остатковъ костей, и что найдено будетъ взять съ собою.

Въ вечеру 20го, отрядъ сей возвратился, и начальствовавшій донесъ, что обошли вокругъ всего острова, проливомъ, между острова и каменныхъ мѣлей которыми оный окруженъ, пристали при селеніи *Денемагъ*, откуда сынъ одного начальника пошелъ съ ними далѣе, и они достигли селенія *Паіу*, гдѣ французскіе мореплаватели имѣли пребываніе и построили судно.

Въ семъ мѣстѣ, нашли нѣсколько домовъ или шалашей служащихъ жилищемъ Островитянамъ, которые изъ сосѣднихъ селеній, приходятъ въ извѣстное время года, для посаженія кореньевъ таро и потомъ возвращаются домой. Постоянныхъ жителей было токмо семеро, мужчина лѣтъ 50ти, его двѣ жены и четверо дѣтей. Сей островитянинъ сказывалъ, что онъ не хорошо помнитъ о кораблекрушеніи, но знаетъ объ ономъ по слухамъ, показалъ мѣль на которой судно разбилось, и присовокупилъ что другое судно построено при рѣчкѣ, на томъ самомъ мѣстѣ гдѣ онъ теперь живетъ. Начальникъ отряда, съ крайнимъ тщаніемъ искалъ какихъ либо слѣдовъ пребыванія Европейцевъ, но не нашелъ ничего; осматривалъ всѣ деревья въ окрестностяхъ рѣчки, но не видалъ никакихъ на оныхъ нарубокъ; ходилъ въ верьхъ до такого мѣста гдѣ было много пней отъ деревьевъ которыя давно топорами срублены, и служили къ построенію судна. Продолжая путь отъ селенія *Паіу*, прибыли къ селенію *Амагъ*, и услышали подтвержденіе прежде собранныхъ свѣденій; на вопросъ гдѣ погребенъ умершій бѣлый че-

ловѣкъ, островитяне сказали, что по ихъ обыкновенію они привязали ему къ ногамъ камень и бросили въ морѣ. Отъ селенія *Амагъ*, отрядъ пошелъ къ *Вану*, гдѣ жители подтвердили прежнія извѣстія, и присовокупили токмо, что оставшійся въ живыхъ бѣлый человѣкъ, ушелъ съ нѣсколькими островитянами на одинъ изъ близъ лежащихъ островов. Во всѣхъ сихъ селеніяхъ, Начальствующій отрядомъ просилъ чтобы Островитяне приносили ему что могутъ продать изъ доставшихся имъ вещей, и купилъ оныхъ много; мѣдныя вещи были слѣдующія: 1е. Колокольчикъ въ 8 дюймовъ въ діаметрѣ съ изображеніемъ трехъ лилій; 2е, колоколъ корабельный, болѣе фута въ діаметрѣ, безъ языка; на одной сторонѣ вылито изображеніе креста между Богородицы и святыхъ несущихъ крестъ на плечахъ; на другой сторонѣ изображенъ былъ въ медаліонѣ, надъ блестящимъ солнцемъ, Спаситель, Богородица и Св: Іоаннъ, и надпись: *Basin m' a fait.* (Базенъ меня сдѣлалъ); 3е, маленькую мѣдную пушку, калибра въ два дюйма въ діаметрѣ. 4е, двѣ кострюльки безъ крышекъ, на каждой

вырѣзано по двѣ лиліи; 5^{е}, блюдо и много обломковъ разныхъ желѣзныхъ вещей.

Недовольствуясь всѣми собранными свѣденіями и доказательствами, Капитанъ Дилонъ хотѣлъ еще большихъ. Сентября 30го, отправился на четырехъ вооруженныхъ гребныхъ судахъ, дабы совершенно обойти весь островъ, и окружающія мѣли, узнать точное мѣсто кораблекрушенія, собрать еще больше свѣденій, и особенно объ оставшемся въ живыхъ сопутникѣ Лаперуза. Когда суда пришли къ селенію *Вану*, всѣ жители встрѣтили ихъ на берегу, пригласили Капитана Дилона, Г. Шеньо и Рюсселя, войти въ молитвенный домъ, просили сѣсть на рогожѣ нарочно посланной, подчивали кокосовыми орѣхами и вареною черепахою. Островитяне разсказывали, что на канунѣ поймали черепаху новыми сѣтями, и по сему случаю пріуготовили на завтрѣ пиршество, къ которому приглашали Капитана Дилона, но онъ отвѣчалъ, что не можетъ остаться, что долженъ продолжать путь, просилъ принести какія имѣютъ вещи съ разбитыхъ судовъ. Островитяне принесли обломки разныхъ вещей, и между прочимъ

серебромъ обложенный подсвѣчникъ на которомъ вырѣзанъ былъ гербъ. Одинъ островитянинъ принесъ большій, мѣдный, весьма хорошо сохранившійся листъ въ 3 фута 4 дюй: въ діаметрѣ, и не взирая на усильныя просьбы жены, уступилъ за топоръ. Отъ селенія *Вану* Капитанъ Дилонъ отправился къ селенію *Амагъ*. Вышедъ на берегъ, увидѣли при входѣ въ одинъ домъ, старый обломокъ сосновой доски въ 4 фута длины и въ 13 дюймовъ ширины, на которомъ вырѣзана лилія и другія украшенія, вѣроятно съ кормы одного изъ судовъ; за топоръ пріобрѣли сей обломокъ. У дверей другаго дома, увидѣли не большій жерновъ подобный употребляемымъ въ Ирландіи и Сѣверной Шотландіи, для раздавленія зеренъ. Жерновъ имѣлъ въ діаметрѣ 2 фута 1 дюймъ, и на срединѣ просверлено отверстіе въ видѣ отрѣзаннаго конуса, въ одномъ концѣ въ восемь, въ другомъ въ четыре дюйма въ діаметрѣ. На одной сторонѣ жернова было три дыры, изъ коихъ двѣ наполнены свинцомъ, а въ третьей желѣзный обломокъ. Въ описаніи путешествія Г. Лаперуза сказано, что въ числѣ провизіи, онъ имѣлъ сушеную

не молоченную пшеницу, которую предположено, по мѣрѣ надобности молоть нарочно для сего отправленными жерновами, а потому жерновъ найденный въ селеніи *Амагъ*, служилъ однимъ изъ важныхъ доказательствъ, что суда разбившіяся при островѣ Маниколѣ, были точно тѣ, которыя состояли подъ начальствомъ Лаперуза. Въ одномъ пустомъ домѣ нашли въ мѣшкѣ человѣческую голову, но невозможно было узнать Европейца или какого островитянина. При селеніи *Амагъ* купили много разныхъ обломковъ и между прочимъ мѣдный котелъ, кружекъ въ пятнадцать. Капитанъ Дилонъ пошелъ къ селенію *Паіу*; на пути дополнялъ опись сдѣланную прежде посыланными отрядами.

Между селеніемъ *Амагъ* и *Паіу* увидѣлъ рѣку, назвалъ оную по имяни французскаго повѣреннаго, *Рѣка Шеньо*; высокую гору на островѣ, отличилъ наименованіемъ, *Гора Карла X*; небольшую рѣку при селеніи *Паіу*, назвалъ по имени бывшаго на суднѣ живописца, *Рѣка Рюсель*.

Капитанъ Дилонъ, также какъ начальникъ послѣдняго отряда, не нашелъ ни-

какихъ знаковъ относящихся до кораблекрушенія или пребыванія сопутниковъ Лаперуза; гребныя суда на обратномъ пути, едва не погибли отъ сильнаго вѣтра со шкваломъ, дождемъ при великомъ волненіи, и съ крайнею опасностію достигли судовъ. Въ числѣ последне пріобрѣтенныхъ вещей были: 1е, четыре мѣдныя пушки, изъ коихъ три, калибра не многимъ болѣе двухъ дюймовъ, а одна въ одинъ дюймъ и три четверти; на всѣхъ назначены цыфры и изображены номеръ и вѣсъ; 2е, оловянный горшокъ; 3е, Испанскій піастръ; 4е, разломанный кирпичь и обломки многихъ вещей. Капитанъ Дилонъ продолжая опись еще нѣсколько дней, и удостовѣрясь что нещастные французскіе мореплаватели, коихъ участь толь долгое время оставалась не извѣстна, точно погибли при островѣ Маниколѣ, назвалъ оный *Островъ Лаперуза*; широту своего якорнаго мѣста въ *губѣ Байлѣ*, опредѣлилъ 11° 41', южную, долготу Восточную отъ Гринвича 167° 5', въ разстояніи около сорока миль отъ острова Тюкопіи; съ произведенной обстоятельной описи составилъ весьма

подробную карту, (*) и 8го Октября отправился въ обратный путь.

По словамъ жителей *острова Лапеpуза*, ни одно Европейское судно не заходило къ острову, ни прежде ни послѣ разбитыхъ судовъ. Капитанъ Едвардсъ прошелъ между Маниколою и Опобую и назвалъ первый, островомъ *Питта*; на нѣкоторыхъ картахъ сей островъ означенъ подъ названіемъ *Острова Исканія*, (Ile de la Recherche), потому что Лейтенантъ де Россель бывшій на суднѣ вышеупомянутаго Контръ-Адмирала Дантрекасто посланнаго къ исканію Лаперуза, въ журналѣ своемъ сказалъ: „чрезъ нѣсколько часовъ по „опознаніи острова Санта Круца, мы увидѣли на О 32° S, другій островъ, котораго „Капитанъ Картеретъ не видалъ, назвали „оный *Ile de la Recherche*, по имяни судна нашего, но находились такъ далеко, что не „могли съ точностію положить на картахъ, однакоже опредѣлили широту 11° „40′, долготу 164° 25′, и разности отъ ис-

---

(*) Составленная Капитаномъ Дилономъ, карта въ томъ же размѣрѣ, приложена къ сей части записокъ.

„тиннаго положенія, можетъ быть небо-„лѣе нѣсколькихъ минутъ.

Такимъ образомъ суда посланныя отъ французскаго Правительства для отысканія Лаперуза, прошли весьма близко отъ того острова гдѣ могли пріобрѣсть всѣ нужныя имъ свѣденія, и можетъ быть спасти многихъ своихъ соотечественниковъ.

По крайнимъ попеченіямъ объ отысканіи буде возможно, оставшагося въ живыхъ одного изъ спасшихся Французскихъ мореплавателей, который какъ вышеупомянуто ушелъ съ нѣсколькими островитянами, Капитанъ Дилонъ положилъ искать его на ближайшемъ островѣ Отубое. Въ семъ часовъ утра 8го Октября, вступилъ подъ паруса; въ полдень въ широтѣ 11° 25, пеленговалъ средину острова Отубои на W¼N, въ разстояніи около 12ти миль; въ три часа находился отъ онаго въ четырехъ миляхъ, имѣя въ виду *Гору Карла X*, на Овѣ Маниколѣ. Опасаясь каменныхъ мѣлей, Капитанъ Дилонъ къ вечеру поворотилъ отъ острова, и при семъ поворотѣ судно едва не погибло; вдругъ увидѣли три сажени глубины, по счастію успѣли поворотить; глубина оказалась

пять, потомъ восемь и потомъ болѣе 13ти саженъ.

При разсвѣтѣ 9го пеленговали островъ Маниколу на ZO¼S, Отубою на SSW, и Санта-круцъ на NW¼W, другихъ острововъ въ виду не было. Въ семь часовъ утра, подъ начальствомъ старшаго офицера, посланы на берегъ два вооруженныя гребныя судна, на которыхъ отправился Г. Шеньо, Бушартъ, Тюкопіецъ Ратея, и островитянинъ изъ Маниколы. Въ четыре часа суда возвратились и привезли двухъ Тюкопійцевъ; начальствующій отрядомъ объявилъ, что хотя мѣли простираются далеко, но повидимому можно пройти къ берегу, при коемъ въ нѣсколькихъ небольшихъ заливахъ, хорошія якорныя мѣста. Отрядъ, былъ въ двухъ селеніяхъ, жители приняли посетителей весьма пріязненно; многіе имѣли желѣзо которое получили съ острова Маниколы; на вопросъ, не видали ли бѣлаго человѣка съ сего острова ушедшаго, отвѣчали что никогда не видали, и что можетъ быть онъ на другомъ какомъ изъ близъ лежащихъ острововъ, которыхъ много. Дома въ селеніяхъ на Отубое, лучше нежели на Маниколѣ, устроены ули-

цами, предъ каждымъ посажены кокосовыя деревья, жители здоровѣе и въ большемъ числѣ. Всѣ отвѣты на разные вопросы о бѣломъ человѣкѣ, были всегда одинаковы.

На завтра 10го, пошли къ острову Санта-Круцу; коль скоро достигли на видъ онаго, лодки во множествѣ пригребли къ судну, въ вечеру удалились, но на завтра поутру пришедшихъ лодокъ сосчитано 135, и вскорѣ оказалось, что намѣренія островитянъ непріязненныя; они вдругъ пустили двѣ стрѣлы на ютъ, и многіе натягивали луки; стоящимъ на ютѣ велѣно сдѣлать залпъ изъ ружей и тогда всѣ лодки поспѣшно удалились. Продолжая идти далѣе въ близости острова, къ восточной онаго сторонѣ, при свѣжемъ вѣтрѣ, вскорѣ встрѣтили другія лодки, которыя подошли къ судну и островитяне начали продавать плоды и рыбу; приближась къ берегу, Капитанъ Дилонъ положилъ якорь, и тотчасъ обратился къ собранію свѣденій о участи француза удалившагося съ острова Маниколы, и на всѣ вопросы, отвѣты были тѣже какъ на О^{вѣ} Отубое, что бѣлаго человѣка не видали.

Октября 13го, отъ острова Санта-Круца Капитанъ Дилонъ пошелъ въ обратный путь, заходилъ въ новую Зеландію, въ портъ Жаксонъ и прибылъ въ Калькуту 7го Апрѣля 1828го года. Генералъ-Губернаторъ велѣлъ свезти на берегъ всѣ доказательства кораблекрушенія Лаперуза, осматривалъ оныя, вмѣстѣ съ французскимъ повѣреннымъ въ дѣлахъ при Англійскомъ Правительствѣ въ Индіи. Въ Верховномъ совѣтѣ положено, изъявя Капитану Дилону особенную благодарность за успѣшное исполненіе сдѣланнаго ему порученія, заплатить всѣ его издержки, и ему совсѣми вещами отправиться въ Лондонъ и отдать оныя Директорамъ Остъ-Индской Компаніи.

Вышедъ изъ Калькуты Маія 20го, Капитанъ Дилонъ прибылъ въ Англію 25го Октября; принятъ французскимъ Посломъ съ отличнымъ уваженіемъ и благодарностію, сдалъ всѣ вещи повѣренному компаніи. Въ Генварѣ мѣсяцѣ прошедшаго 1829го года, Директоры получили отъ французскаго Посла отношеніе, которымъ по повелѣнію Короля, отъ его имяни благодарилъ Остъ-Индскую Компанію за ея усердіе, за попеченія управляющихъ дѣлами ея

въ Азіи, и объявилъ, что Король желаетъ видѣть вещи привезенныя съ острова Маниколы и Капитана Дилона, которому обязаны симъ обрѣтеніемъ.

По таковому приглашенію Англійскій мореплаватель отправился въ Францію; по пріѣздѣ въ Парижъ сдалъ всѣ вещи Морскому Министру, и онъ сказалъ что будутъ сохраняемы въ Морскомъ Музеумѣ, въ особенномъ памятникѣ нарочно для того устроенномъ съ приличною надписью. Капитанъ Дилонъ получивъ вышеупомянутыя доказательства признательности Короля, ему представленъ и принятъ весьма милостиво. Изъ всѣхъ бывшихъ съ Г^{мъ}. Лаперузомъ, остался въ живыхъ одинъ Г. Лесепсъ, отправленный изъ Петропавловской гавани сухимъ путемъ, курьеромъ въ Парижъ; онъ съ особенными чувствами осматривалъ всѣ собранные остатки послѣ нещастныхъ его сопутниковъ и многія вещи узналъ.

О разныхъ до мореплаванія относящихся изобрѣтеніяхъ, и улучшеніяхъ, за которыя въ теченіи 1829го года, отъ Правительства въ Франціи и Англіи даны привиллегіи (*).

Въ Франціи.

1. Гну. Трюфо, на пять лѣтъ, за способъ пріуготовленія желѣза такимъ образомъ, чтобы можно было оное употреблять для обшивки судовъ.

2. Гну. Фаверо, на пять лѣтъ, за изобрѣтеніе машины, которая можетъ служить для буксированія, и приведенія въ движеніе разныхъ тягостей.

3. Гну. Пеншо, на пятнадцать лѣтъ, за изобрѣтеніе новаго рода юферсовъ, штагъ-блоковъ и талреповъ.

4. Гну. Талльфу, на десять лѣтъ, за изобрѣтеніе лучшаго шпиля.

(*) Предсѣдатель Комитета писалъ въ Парижъ и Лондонъ, о доставленіи буде можно подробнаго описанія о сихъ изобрѣтеніяхъ и улучшеніяхъ, съ рисунками и чертежами.

5. Г^ну. Гипулону, на десять лѣтъ, за изобрѣтеніе машины, посредствомъ которой, пособіемъ токмо рукъ, судамъ на рѣкахъ и на морѣ, можно будетъ идти противъ теченія, во всякомъ направленіи.

6. Г^ну. Рошису, на пятнадцать лѣтъ, за изобрѣтеніе механическаго судна, для плаванія рѣками.

7. Г^ну. Томасу, на пятнадцать лѣтъ, за изобрѣтеніе снаряда, посредствомъ коего, подъ водою можно работать четыре часа и больше.

8. Г^ну. Трюфо, на пять лѣтъ, за изобрѣтеніе лучшихъ способовъ къ навѣшиванію и укрѣпленію руля на корабляхъ и другихъ судахъ.

Въ Англіи.

1. Г. Вильямсу, за нѣкоторыя улучшенія въ веслахъ и машинахъ служащихъ къ движенію судовъ.

2. С. Гриппону, за улучшеніе колесъ, употребляемыхъ вмѣсто веселъ.

3. Панфрею, за нѣкоторыя улучшенія въ Паровыхъ машинахъ.

4. Р. Грину, за лучшее устроеніе составныхъ мачтъ.

5. В. Пріору, за новый способъ поставновленія, утвержденія и спусканія стенегъ и брамъ-стенегъ.

6. Ф. Нилю, за новую машину для приведенія судовъ въ ходъ.

7. Ж. Лигу, за новый способъ дѣланія рулевыхъ петель.

8. Пике-рингу, за машину, которая дѣйствуетъ посредствомъ жидкостей, газовъ, или воздуха, на берегу и на морѣ.

9. Ж. Дуттону, за изобрѣтеніе способа прибавить скорость хода большихъ и малыхъ судовъ, движущихся парами и другими силами.

10. Т. Вильямсу, за выдѣлку лучшихъ войлоковъ, которые могутъ служить къ обиванію судовъ.

11. В. Манну, за изобрѣтеніе способа употреблять спертый воздухъ, къ приведенію въ движеніе машинъ, судовъ и другихъ плавающихъ тѣлъ.

12. Е. Галловаю, за нѣкоторыя улучшенія въ машинахъ служащихъ для хода судовъ.

13. Георгу Спраккеру, за лучшій Брашпиль.

14. В. Роджеру, за нѣкоторыя поправленія въ сооруженіи якоря.

15. Гаррису, за новый способъ дѣланія веревокъ, канатовъ, парусинъ и другихъ тканей, изъ веществъ, которыя прежде не были для сего употребляемы.

16. Ж. Муру, за новый способъ дѣйствовать машинами для хода судовъ, и за устроеніе прибора къ направленію дыма въ паровыхъ машинахъ.

17. В. Роджесу, за новые топора.

18. Доджесу, за новое расположеніе шпигатовъ на судахъ.

О книгахъ полученныхъ въ Комитетъ.

---

1. *A Description of Commander Marshall's new mode of mounting and working ships' guns; wherein the nature and advantages of its properties, are shown and illustrated by the results of official experiments. 1 vol. 4. London 1829.*

Описаніе изобрѣтенныхъ Капитаномъ Маршалемъ новыхъ станковъ для корабельныхъ пушекъ, и новыхъ способовъ дѣйствовать оными, съ объясненіемъ пользы сего изобрѣтенія, доказанной опытами произведенными по повелѣнію начальства. 1 т. 4. въ Лондонѣ 1829 года.

Изобрѣтенный Капитаномъ Маршалемъ пушечный станокъ, (*) составленъ изъ двухъ отдѣльныхъ частей, коихъ движенія совершенно между собою независимыя, и хотя обѣ части принадлежатъ одной пушкѣ, но каждая часть предназначена для особеннаго дѣйствія. Передняя прикрѣпляется къ борту судна; задняя не раздѣльна отъ пушки, и точно такая же, какъ задняя часть нынѣшнихъ станковъ. Принадлежности къ сему новому составному станку, сдѣланы сообразно устроенію онаго.

Вступившій на Престолъ въ прошедшемъ Іюнѣ мѣсяцѣ, Король Англійскій, имѣя званіе Генералъ-Адмирала, велѣлъ надъ станками Капитана Маршаля, произвести разные опыты, и всѣ донесенія объ оныхъ, одобряли новое устроеніе во многихъ отношеніяхъ. Въ Августѣ мѣсяцѣ прошедшаго 1829 года, на кораблѣ Изидѣ въ Ар-

(*) По повелѣнію нашего Высшаго Начальства, которое обращаетъ вниманіе свое, на все что можетъ быть полезно для флота, сдѣлано два станка по изобрѣтенію Капитана Маршаля, и въ нынѣшнюю кампанію будутъ произведены опыты.

хипелагѣ, Коммисіею подъ предсѣдательствомъ Вице-Адмирала Малькольма, произведены послѣдніе опыты; Лорды Адмиралтейства препроводили къ Капитану Маршалю копію съ полученнаго ими донесенія и увѣдомили его, что одну сторону верхняго дека корабля Донегаля, велѣли вооружить станками, которые имъ изобрѣтены; въ упомянутомъ теперь донесеніи комиссіи, сказано:

1е. Пушку на новомъ станкѣ можно наводить ниже и выше нежели на прежнемъ.

2е. Посредствомъ передней части станка, пушка можетъ быть наведена на предметы съ совершенною удобностію и точностію; откатъ при выстрѣлѣ не подвергнетъ опасности, прислужниковъ у пушки.

3е. Пушка можетъ быть поднята и понижена многимъ больше нежели на прежнихъ станкахъ, и откатъ ея свободенъ въ портѣ.

4е. Станокъ откатывается скоро, не приподымается отъ палубы, и во все время продолженія стрѣльбы, клинъ никогда не выскакиваетъ.

5ᵉ. Станка не можно передвигать съ мѣста такъ удобно, какъ прежній; (*) употребленіе онаго въ нижнемъ декѣ, не такъ удобно, потому что тали не позволятъ отодвинуть станокъ сколько нужно, дабы заряжать въ кораблѣ когда должно закрыть порты.

6ₑ. Тали должны быть крѣпче и къ сему не настоитъ никакого препятствія; должно имѣть запасныя тали, и на случай поврежденія, нѣсколько запасныхъ переднихъ частей станка; онѣ займутъ немного мѣста.

7ᵉ. Новымъ станкомъ восемь человѣкъ могутъ дѣйствовать легче, нежели нынѣшнимъ десять человѣкъ.

По всѣмъ симъ причинамъ, мы находимъ, что новые станки во многомъ лучше нынѣшнихъ, и весьма удобно могутъ быть поставлены на верхній декъ; но ежели ввести оные въ употребленіе на корабляхъ, то всегда должно имѣть нѣсколь-

---

(*) Капитанъ Маршалъ нашелъ способъ къ скорому подвиганію, или перемѣщенію пушки съ станкомъ.

ко пушекъ на старыхъ станкахъ, на случай надобности перевезенія орудій.

На кораблѣ Изидѣ
при Вурлѣ 5^го Августа
1829 года.

Подписали:

П. Малькольмъ, Вице-Адмиралъ.
П. Кампбель, Капит. Кор: Океана.
Н. Томпсонъ,——— —— Реванжа.
Ф. Майтландъ,——— —— Велеслея.
Д. Бувери, ——— —— Виндзоръ-Кастля.

Капитанъ Маршаль, въ предъувѣдомленіи къ описанію своего изобрѣтенія, между прочимъ говоритъ:

„Лорды Адмиралтейства сдѣлали мнѣ честь, сообщили копію съ полученнаго ими донесенія объ опытахъ произведенныхъ надъ станками, которые мною изобрѣтены; Директоры Остъ-Индской компаніи увѣдомили меня объ опытахъ на ея судахъ. Основываясь на сихъ свидѣтельствахъ, а не на собственномъ моемъ сужденіи, я теперь могу обратить вниманіе служащихъ во флотѣ, на такое дѣло, которое особеннаго ихъ вниманія достойно, а имянно на способы дѣйствовать пушка-

ми нашего флота съ большею скоростью, съ большею силою, меньшею трудностію и вѣрнѣе нежели нынѣ.„

„Человѣку не въ великомъ чинѣ, безъ покровительства, весьма трудно осмѣлиться предложить, совершенную перемѣну въ способахъ и правилахъ, которымъ въ Морской Артиллеріи слѣдовали въ продолженіи нѣсколькихъ вѣковъ; однако же, подобно какъ направленіе великой рѣки, которая нѣсколько вѣковъ стремилась въ однихъ предѣлахъ, можетъ наконецъ перемѣнить путь свой, и начало сей перемѣны послѣдуетъ отъ малаго ручья, такимъ же образомъ, разнымъ важнымъ усовершенствованіямъ, иногда начало положитъ человѣкъ незначущій. Изобрѣтеніе мое простое, новое и найдено полезнымъ, а потому я рѣшился издать описаніе онаго.„

Описаніе сіе раздѣлено на пять главъ или отдѣленій, а именно:

Первое: Предварительныя замѣчанія. Въ сихъ замѣчаніяхъ сочинитель говоритъ: „Разсуждая о попеченіяхъ которыя были прилагаемы, дабы довести къ совершенству построеніе и вооруженіе военныхъ судовъ, употребленіемъ разныхъ средствъ,

доставленныхъ науками или опытами, должно удивляться, что до сего времени не сдѣлали никакой перемѣны въ постановленіи пушекъ, хотя неудобство нынѣшнихъ пушечныхъ станковъ, давно всѣми признано и требовало поправленія оныхъ,,.

,,Пушечные станки остались таковые же тяжелые, какъ были при началѣ употребленія пушекъ на судахъ, въ царствованіе Генриха VIII, въ шестнадцатомъ столѣтіи, хотя нѣтъ сомнѣнія, что искуство въ Морской Артиллеріи, столько же достойно вниманія нашего, какъ и построеніе военныхъ судовъ. Обращая всѣ попеченія и усилія на послѣднее, мало заботясь о первомъ, мы бы доказали что съ великими издержками строимъ множество сильныхъ машинъ, но не помышляемъ о способахъ посредствомъ коихъ дѣйствіе сихъ машинъ, можетъ быть несравненно полезнѣе.,,

Второе отдѣленіе: о устроеніи, о твердости, прочности, остойчивости, поверхности, утвержденіи, перемѣщеніи и разобраніи новыхъ станковъ.

Третье: о направленіи, возвышеніи и откатѣ.

Четвертое: о прицѣливанiи и дѣйствованiи.

Пятое: Послѣдствiя опытовъ.

Шестое: Замѣчанiе о пушкахъ для пароходныхъ судовъ, канонерскихъ лодокъ, и проч.

Къ сему сочиненiю приложены на 9^ти^ листахъ 46 чертежей.

Свидѣтельства, и донесенiе Лордамъ Адмиралтейства, о произведенныхъ опытахъ надъ новымъ станкомъ, особенно послѣднее отъ Комитета подъ предсѣдательствомъ Вице-Адмирала Малькольма, служатъ доказательствомъ, что изобрѣтенiе Капитана Маршаля, весьма полезно, слѣдовательно описанiе сего изобрѣтенiя достойно вниманiя.

2. *Astronomie pratique, usage et composition de la connaissance des tems. Ouvrage destiné aux Astronomes, aux Marins et aux Ingenieurs, par L. B. Francoeur, Professeur de la Facultè des Sciences de Paris, etc: 1. vol. 8. Paris 1830.*

Практическая Астрономiя, употребленiе и составленiе морскихъ мѣсяцослововъ. Изложено для Астрономовъ, Мореплавателей и Инженеровъ. Л. Б. Фран-

керомъ Профессоромъ Факультета Наукъ въ Парижѣ, и проч: 1 т. 8. въ Парижѣ 1830 года.

Сочиненіе сіе начинается введеніемъ, въ которомъ объяснены Тригонометрическія формулы въ Астрономіи необходимыя, разные до звѣздъ относящіеся случаи, способы къ сокращенію нужныхъ дѣйствій числами. За симъ введеніемъ слѣдуютъ три части.

Въ первой, изложены всѣ статьи морскихъ мѣсяцословов по порядку, употребленіе и способы къ повѣренію каждой изъ сихъ статей.

Во второй, Теорія главныхъ Астрономическихъ дѣйствій, нужныхъ мореплавателю или наблюдателю; на всѣ случаи, особенные примѣры, разрѣшены, объяснены съ крайнею точностію. Въ Астрономіи Капитанъ-Командора Гаммалея, находятся всѣ тѣже статьи, но въ теченіи двадцати пяти лѣтъ, протекшихъ послѣ изданія сего полезнаго произведенія трудовъ нашего Морскаго Профессора, во многомъ до Астрономіи относящемся, послѣдовали усовершенствованія, которыя

находятся въ сочиненіи изданномъ нынѣшняго года.

Въ третьей части изложено составленіе и употребленіе Астрономическихъ таблицъ.

Въ предувѣдомленіи, Г. Франкеръ между прочимъ говоритъ:

,,Мореплавателю, при трудахъ и опасности, которымъ онъ подверженъ, нѣтъ времяни прибѣгать къ Астрономическимъ таблицамъ, для вычисленія положенія наблюдаемыхъ имъ небесныхъ свѣтилъ. При сихъ вычисленіяхъ могутъ весьма легко послѣдовать ошибки, ибо къ употребленію таблицъ, морскіе и другіе офицеры не могутъ такъ пріобыкнуть какъ Астрономы, которые единственно симъ занимаясь, имѣютъ свѣденія о всѣхъ встрѣчаемыхъ затрудненіяхъ и дѣлаютъ вычисленія противныя, для повѣренія оныхъ посредствомъ сравненій; должно еще замѣтить, что легче искать выводы послѣдовательно, и на извѣстное время, а не отдѣльно, и какъ многія вычисленія можно вывести изъ прежде сдѣланныхъ, то лучше прибѣгать къ простымъ и легкимъ дѣй-

ствіямъ, нежели прямо доходить до выводовъ.„

„Въ Морскомъ Календарѣ, въ коемъ всѣ сіи выводы помѣщены, объяснено употребленіе оныхъ. Мнѣ кажется, что хотя сіи объясненія весьма достаточны для прiобыкшихъ къ Астрономическимъ дѣйствіямъ, но не довольно ясны для тѣхъ которые сими дѣйствіями занимаются, такъ сказать случайно, и потому для нихъ полезно будетъ видѣть сіи вычисленія соединенные по правиламъ Астрономіи, въ такихъ задачахъ, которыя имъ чаще встрѣчаются. Почти всѣ примѣры взяты изъ Морскаго мѣсяцослова на 1830 годъ, и образцы вычисленій расположены такъ, что при каждомъ особенномъ вопросѣ, нужно токмо вмѣсто приведенныхъ числъ, помѣстить числа относящіяся къ тому случаю, который предстоитъ Наблюдателю.„

Сіе новое сочиненіе Г^на Франкера, конечно будетъ полезно при Астрономическихъ дѣйствіяхъ на морѣ и на сухомъ пути.

3. *Histoire des Combats d'Aboukir, d'Algesiras, de Trafalgar, et de plusieurs autres, depuis 1798 jusqu' en 1813, suivie de la rélation*

du combat de Navarin. Par un Capitaine de Vaisseau. 1. vol. 8. Paris 1829.

Исторія о сраженіяхъ Абукирскомъ, Алгезираскомъ, Трафалгарскомъ и нѣкоторыхъ другихъ отъ 1798го до 1813го года, съ присовокупленіемъ извѣстія о сраженіи Наваринскомъ. Капитаномъ корабля. 1 т. 8. въ Парижѣ 1829 года.

Сочинитель сего Историческаго изложенія, былъ какъ сказано въ предисловіи или дѣйствующимъ или свидѣтелемъ почти во всѣхъ морскихъ сраженіяхъ съ 1798го по 1813 годъ, имѣлъ особенныя порученія, могъ собрать всѣ свѣденія.

Къ повѣствованію о каждомъ сраженіи, приложены сокращенныя біографическія извѣстія о бывшихъ въ оныхъ начальникахъ Эскадръ и судовъ, и потомъ разныя до дѣйствія относящіяся замѣчанія. За симъ слѣдуютъ: общія разсужденія о морскихъ сраженіяхъ; общія для оныхъ правила; извѣстія о морскихъ дѣйствіяхъ въ войну Французовъ противъ Испаніи въ 1823 году, о дѣйствіяхъ трехъ соединенныхъ Эскадръ при Наваринѣ, и въ заключеніе, похвальная пѣснь побѣдителямъ.

Сочиненіе сіе достойно любопытства служащихъ во флотѣ. Замѣчанія стараго морскаго воина, весьма основательны и сужденія его безпристрастны. Не взирая на любовь къ отечеству и къ сослуживцамъ, Французскаго Флота Капитанъ, отдавая должную справедливость ихъ отличному мужеству, предпріимчивости и твердости, признаетъ ихъ ошибки. Примѣчанія достойно мнѣніе, что командующему большею эскадрою, во время сраженія должно быть не на кораблѣ подъ Адмиральскимъ флагомъ, а на фрегатѣ. Сочинитель говоритъ о семъ слѣдующими словами:

„Для отвращенія несчастныхъ обстоятельствъ, которыя могли способствовать бѣдствіямъ нашихъ морскихъ силъ, положено чтобы флагманъ начальствующій многочисленною эскадрою, въ день сраженія, съ своего корабля переходилъ на фрегатъ. Мѣра сія весьма основательна и благоразумна; она доставляетъ возможность увидѣть все что послѣдуетъ въ обѣихъ линіяхъ, и тотчасъ дать повелѣнія по обстоятельствамъ нужныя. Когда сраженіе началось во всей линіи, на вѣтрѣ или подъ

вѣтромъ у непріятеля, Адмиралъ не можетъ разсмотрѣть что происходитъ въ его авангардіи или арріергардіи, какъ отъ дыма такъ и отъ того что самое устроеніе линіи сему препятствуетъ, ибо близь лежащіе корабли закрываютъ прочіе. Адмиралъ можетъ узнать о случившемся въ его флотѣ, чрезъ сигналы репетичныхъ фрегатовъ, которымъ поручено доставлять сіи свѣденія. Тому кто былъ на морѣ въ сраженіи между двухъ эскадръ, весьма извѣстно, сколько потребно времени чтобы хорошо разсмотрѣть сигналы предназначенные къ объясненію случаевъ во время сраженія; иногда сигналы худо понимаемы и не такъ повторяемы. Напротивъ, находясь на фрегатѣ, за линіею, Адмиралъ можетъ стать тамъ гдѣ удобнѣе, дабы все видѣть и тотчасъ дѣлать нужные сигналы, и на легкихъ судахъ посылать словесныя повелѣнія, а иногда и подойти куда потребно. Начальствующему эскадрою изъ 5ти или 6ти кораблей, въ день сраженія не нужно переходить на фрегатъ.,,

,,Чтобы положеніе флагмана болѣе обезпечить отъ разныхъ движеній непрі-

ятеля во время дѣйствія, должно построить большіе фрегаты съ 24хъ фунтовыми пушками, дабы могли защищаться отъ линейнаго корабля. Ежелибы въ Абукирскомъ сраженіи, начальствующій нашимъ флотомъ Адмиралъ Брюесъ, былъ на фрегатѣ, онъ бы лучше видѣлъ всѣ намѣренія и дѣйствія Адмирала Нельсона; могъ бы лучше сдѣлать всѣ нужныя распоряженія, могъ бы другую половину своей эскадры, привести на помощь къ той половинѣ на которую непріятель устремилъ нападеніе. Тогда, не только Англичане не остались бы побѣдителями, но могли быть побѣждены. Такимъ же образомъ, ежели бы Адмиралъ Виленевъ, при сраженіи у мыса Финистера, перешелъ на фрегатъ, онъ бы могъ лучше видѣть и лучше привести въ дѣйствіе свою эскадру; но она была отъ него скрыта густымъ дымомъ и обоими мателотами, весьма хорошо державшимися въ своихъ мѣстахъ. Французскому Адмиралу необходимо нужно во время сраженія переходить на фрегатъ.„

Служащіе во флотѣ конечно съ удовольствіемъ прочитаютъ сіе сочиненіе,

въ которомъ приложены планы сраженій Наваринскаго, Абукирскаго и при мысѣ Финистерѣ.

4. *L' Astronomie, poëme en six chants, par P. Daru de l' Academie Françoise. 1. vol. 8. Paris 1830.*

Астрономія, Поэма въ шести пѣсняхъ П. Дарю, Члена Французской Академіи. 1. т. 8. въ Парижѣ 1830 года.

Астрономія, принадлежность мореплаванія, необходимая для мореплавателей потребность, составляетъ съ мореплаваніемъ такъ сказать единство; все что къ Астрономіи относится, достойно любопытства и вниманія тѣхъ, которымъ она служитъ истиннымъ путеводителемъ.—Нынѣ Астрономія произвела новое явленіе, *Поему*, и поэму прекрасную. Служащіе во флотѣ всегда любили сію науку, всегда находили особенное удовольствіе дѣлать наблюденія, которыя были нужны для совершаемаго ими плаванія, а съ того времени, какъ Вице-Адмиралъ Крузенштернъ въ продолженіи путешествія своего вокругъ свѣта, распространяя сіи наблюденія, съ пользою употребилъ оныя для лучшаго исполненія предназначенныхъ

ему дѣйствій, съ сего времени, въ многократныхъ плаваніяхъ вокругъ свѣта, служащіе во флотѣ еще съ большимъ удовольствіемъ занимались теоріею и практикою Астрономіи, и потому имъ конечно будетъ пріятно имѣть свѣденіе о знаменитомъ піитическомъ произведеніи, которое наименовано, *Астрономія*.

Въ прошедшемъ году умершій Графъ Дарю, Перъ Франціи, бывшій Генераломъ Интендантомъ французскихъ Армій, состоявшихъ подъ собственнымъ предводительствомъ Наполеона, употребленный съ особенною довѣренностію въ важныхъ Государственныхъ порученіяхъ, при всѣхъ великихъ его трудахъ находилъ отдохновеніе въ занятіяхъ по наукамъ и словесности; между прочимъ преложилъ всѣ творенія Горація изящными стихами, сочинилъ исторію Венеціи, которая причислена къ образцовымъ сего рода произведеніямъ. Въ одно изъ засѣданій французской Академіи въ 1825 году, Графъ Дарю читалъ рѣчь въ стихахъ о способностяхъ человѣка. Чтеніе сіе было прерываемо всеобщими рукоплесканіями, и описаніе успѣховъ въ Астрономіи, обратило особенное

вниманіе. Графъ Делапласъ страстный къ сей наукѣ, которой онъ столь знамениmo посвятилъ всю свою жизнь, желая чтобы Астрономія была воспѣта, прославлена, прекрасными стихами, по окончаніи засѣданія Академіи, въ восхищеніи отъ новаго творенія Графа Дарю, просилъ его написать поэму (о Астрономіи. Онъ отвѣчалъ что никогда не занимался сею наукою. Графъ Делапласъ предложилъ доставить ему всѣ нужныя свѣденія; многіе другіе Члены Академіи присоединили ихъ просьбы. Графъ Дарю столько любилъ поэзію, что согласился на изъявленныя ему желанія, и съ пылкостію юноши, занялся пріобрѣтеніемъ тѣхъ познаній, какія были нужны чтобы имѣть возможность описать, объяснить Астрономію въ стихахъ, и чрезъ четыре года явилась Поема, въ коей изложена и воспѣта Астрономія. Всѣ подробности относящіяся до сей науки, облеченныя изящными красотами поэзіи, объяснены съ такою точностью, которая привела въ удивленіе Астрономовъ. Графъ Дарю обратилъ вниманіе на соблюденіе сей точности, и оною

утѣшался. Вся поэма, какъ вышеупомянуто, въ шести пѣсняхъ.

Въ первой, изложены общія главныя понятія объ Астрономіи и изчислены ея благотворенія человѣческому роду.

Во второй, описаніе начала Астрономіи. Сочинитель, весьма остроумно изъ сего описанія составилъ повѣствованіе Орфея, во время торжественнаго возвращенія его съ сотрудниками, послѣ славнаго завоеванія злашаго руна. Піитъ полубогъ объясняетъ всѣ того времени баснословныя системы міра, понятія о свѣтилахъ, о созвѣздіяхъ, всѣ пылкаго воображенія вымыслы, до Астрономіи относящіяся.

Въ третьей, подробное изложеніе исторіи Астрономіи отъ системы Грековъ, до того времени когда сія наука перешла въ Аравію; между прочимъ описаны: Путешествія Пифагора въ Индію и въ Египетъ; Училище въ Александріи и въ Италіи; Дѣйствія: Эвклида, Архимеда, Гипарха и Птоломея, его системы, и сожженіе Библіотеки въ Александріи.

Въ четвертой, Исторія Астрономіи новыхъ временъ, начиная отъ Альфонса

Короля Кастильскаго. Обрѣтенія по Географіи, дѣйствія Христофора Колумба и Португальцовъ. Описаніе созвѣздій южнаго Полушарія. Системы Коперника, Тихобрага. Обрѣтенія Кеплера и Галлилея, произведенный надъ нимъ судъ и приговоръ; обрѣтенія Галлея, его путешествіе на островъ Св. Елены.

Въ пятой, Описаніе системы міра по новымъ обрѣтеніямъ. Солнце, взаимно притягающія силы сего свѣтила и планетъ, разстояніе солнца отъ земли, его орбита, величина, свѣтъ; движеніе прежде извѣстныхъ и новыми телескопами открытыхъ планетъ.

Въ шестой, т: е: въ послѣдней пѣснѣ, описаніе земнаго шара; путешествія предпринятыя для опредѣленія ея вида; о лунѣ, ея фазисахъ; о разныхъ явленіяхъ, приливъ и отливъ. Измѣренія градуса меридіана; кометы, различныя звѣзды; заключеніе.

Во всѣхъ разнообразныхъ описаніяхъ, и повѣствованіяхъ, въ изложеніяхъ до наукъ относящихся, въ объясненіяхъ, не токмо дѣйствій, но и орудій къ онымъ принадлежащихъ, является великій Піитъ. Во Франціи признали, что новое сіе твореніе Гра-

фа Дарю, должно причислить къ лучшимъ произведеніямъ французской поэзіи. — Можетъ быть кто либо изъ служащихъ во флотѣ, упражняясь въ стихотвореніи вздумаетъ преложить сію поэму, и при пособіи совѣтовъ истиннаго друга, т: е: строгаго критика, исполнитъ сіе съ успѣхомъ.

Прежде *Астрономіи* Г. Дарю, на французскомъ языкѣ была поэма до мореплаванія относящаяся и названа, *Мореплаваніе, La Navigation,* сочиненная Г. Есменаромъ, въ осьми пѣсняхъ, издана въ первый разъ въ 1805 году, наполнена разнообразными Піитическими красотами.

О медаляхъ въ память знаменитыхъ произшествій до флота относящихся.

Продолженіе.

14я Медаль. На одной сторонѣ грудное изображеніе Императрицы Анны Іоанновны, съ короною на головѣ; въ верьху надпись: *Анна Б.М. Императрица и Самодержица Всероссійская.*

На другой, сторонѣ сидящая на облакахъ Паллада, съ копьемъ въ одной рукѣ, въ

другой щитъ съ изображенiемъ головы Медузы; ниже облаковъ въ сторонѣ, глобусъ, книги, инструменты, и другiя къ наукамъ принадлежности, въ верьху надпись: *вѣ мирѣ и вѣ войнѣ славна.* Годъ не означенъ, вѣроятно по тому, что сiя медаль выбитая въ память побѣдъ во время царствованiя Императрицы Анны Iоанновны, относится къ дѣйствiямъ послѣдовавшимъ не въ одинъ годъ, а въ теченiе нѣсколькихъ годовъ.

Въ царствованiе Императрицы Анны Iоанновны, война съ Турками начавшаяся въ 1736 году, и окончавшаяся въ 1740 году, была побѣдоносна. Одна Армiя, подъ предводительствомъ Фельдмаршала Графа Лассiя взяла Азовъ, неоднократно поражала Хана Крымскаго, вошла въ Крымъ и нанесла великiя раззоренiя. Другая армiя, подъ начальствомъ Фельдмаршала Графа Миниха, взяла Очаковъ, Хотинъ, Яссы, заняла Молдавiю, и простирала бы далѣе свои завоеванiя, ежели бы неожиданно заключенный Австрiйскимъ дворомъ миръ съ Турками, не остановилъ побѣдоносныхъ дѣйствiй нашихъ армiй. Изъ всѣхъ сихъ завоеванiй, Россiи остался Азовъ; прiоб-

рѣтеніе важное, ибо открыло намъ плаваніе по Азовскому морю и путь къ Черному. Симъ пріобрѣтеніемъ обязаны столько же флоту, сколько арміи, и въ послѣдовавшихъ за тѣмъ дѣйствіяхъ, арміи наши не только не могли бы имѣть таковыхъ успѣховъ, но и совсемъ не могли бы дѣйствовать, безъ помощи флота и служащихъ на ономъ морскихъ офицеровъ. Гребный флотъ, перевозилъ войски, артиллерію, снаряды, припасы, провизію; защищалъ берега отъ непріятеля, морскіе офицеры устроивали мосты, переправы, строили батареи на берегу. Что гребный флотъ для дѣйствія сухопутныхъ армій былъ необходимо нуженъ, не токмо на Дону и въ Азовскомъ морѣ, но и на Днѣпрѣ и Лиманѣ при Черномъ морѣ, сему служатъ доказательствомъ многіе данные Адмиралтействъ Коллегіи, имянные указы, одинъ изъ коихъ, Генваря 16го 1738 года, въ слѣдующихъ словахъ:

„Указъ Нашей Адмиралтейской Коллегіи.

„Какое опредѣленіе и постановленіе о потребныхъ къ нынѣшней кампаніи судахъ, по опробованному отъ насъ плану операціи учинено, то оная Коллегія изъ

приложеннаго при семъ Экстракта усмотрѣть имѣетъ, и Мы Адмиралтейской Коллегіи наикрѣпчайше повелѣваемъ, потому всѣ потребныя исправленія неотмѣнно учинить и въ томъ всякое должное и крайнее стараніе прилагать; дабы затѣмъ въ нужнѣйшемъ произведеніи воинскихъ дѣйствій и экспедицій отнюдь остановки не было, яко тѣ исправленія до должности Адмиралтейской Коллегіи касаются, и Мы оныхъ отъ ней неотмѣнно спрашивать имѣемъ, и повелѣваемъ Адмиралтейской Коллегіи учинить о томъ по сему Нашему Указу.,,

АННА

Въ приложенномъ Экстрактѣ сказано:

,,Чтобъ обои флотиліи на Днепрѣ и на Дону къ 15му числу Апрѣля всѣмъ снабдены и въ такомъ состояніи быть могли, дабы обои Экспедиціи тѣмъ надлежаще подкрѣпить можно.,,

,,Чтобъ мосты на судахъ у Переволочны или у Мищурнаго рога, а прамы у Власовкаго порха къ перевезенію Армій чрезъ Днѣпръ въ началѣ мѣсяца Апрѣля, въ над-

лежащей готовности, въ исправномъ состояніи быть могли.„

„Въ чемъ флотиліи на Днѣпрѣ состоять и сколько судовъ уже въ запасѣ находится и сколько сею зимою построенныхъ будетъ, оное показуется въ приложеніи подъ литерою А., а прочія суда которыми сію флотилію усилить надобно, могутъ будущаго лѣта по требованію конъюктуръ съ вящею пользою и удобностію нежели зимою сдѣланы быть; надлежитъ въ началѣ мѣсяца Маія при устьѣ Самары, въ половину же Маія ниже пороговъ, у новозапорожской верфи, а въ послѣднихъ числахъ Іюня, подъ Очаковымъ или въ иномъ какомъ при Бугѣ или при Днѣпрѣ назначенномъ мѣстѣ быть, дабы арміи удержаніемъ обрѣтающейся на флотиліи артиллеріи, аммуниціи и провіанта, въ экспедиціи ни какого недостатку не было.„

На флотиліи посадить два напольныхъ пѣхотныхъ полка, часть Кіевскаго гарнизона съ морскими служителями, нѣсколько тысячъ человѣкъ Малороссійскихъ козаковъ, а прочихъ изъ работныхъ людей, которые въ Брянскѣ у строенія флотиліи употребляются“.

Приложеніе подъ литерою А.

Состояніе флотиліи на Днепрѣ для кампаніи 1738го года.

Первое. Ниже пороговъ при Очаковѣ, Кинбурнѣ и другихъ на Днепрѣ постахъ, уже находятся:

254 Дупель-шлюпки и Канчебасы, изъ которыхъ нѣсколько отъ штормовъ повреждено, однакожъ починиваются, и къ лучшему употребленію всѣ въ состояніе приводятся.

40 Запорожскихъ лодокъ или большихъ ботовъ.

450 Бойдаковъ или барокъ, которыя всѣ на казармы и прочее строеніе въ Очаковѣ и Кинбурнѣ употребляются, и тамъ разбираются.

50 Шлюпокъ ординарныхъ, Дель-яловъ и мелкихъ ботовъ.

Второе. Ниже пороговъ при устьѣ Самары имѣется судовъ, которыя по вскрытіи весною воды, внизъ спущены быть могутъ.

186 Дупель-шлюпокъ или Канчебасовъ, которые равномѣрно чрезъ сію зиму къ лучшему употребленію поправляются.

2 Малыя галеры.

3 Прамика.

56 Ординарныхъ шлюпокъ, Дель-яловъ или ботовъ.

Третіе. При Переволочнѣ въ Мишурномъ рогѣ имѣется для мостовъ на Днепрѣ:

36 Плот-шхоутовъ.

38 Большихъ покрытыхъ барокъ.

80 Малыхъ покрытыхъ же барокъ.

Итого 154 судна, всѣ потребнымъ мостовымъ лѣсомъ, якорями и канатами нагруженныя, изъ которыхъ сколько при Мишурномъ рогѣ не надобно, при первомъ разлитіи воды чрезъ пороги внизъ спущено будетъ, и внизу на Днепрѣ, на Бугѣ, или на Днепрѣ къ строенію мостовъ и для транспорта провіанта и аммуниціи употреблены быть могутъ, которыя ради того сею зимою мачтами, парусами и прочими снастями и такелажемъ снабдены быть имѣютъ.

Четвертое. У Брянска еще имѣется:

5 Большихъ галеръ.

2 Большіе Прама, которыя семь судовъ ветхи, и токмо подъ Кіевомъ для прикрытія обѣихъ крѣпостей съ водяной стороны употреблены быть могутъ.

617 Бойдаковъ, которые провіантомъ, артиллеріею, аммуниціею, лѣсомъ и матеріалами нагружены, въ Деснѣ и при Днепрѣ находятся, и съ первою высокою водою весною, порогами внизъ спущены быть могутъ.

Пятое. Сей зимы надобно изъ флотиліи при Брянскѣ построить для прикрытія Очакова и Кинбурна, дабы непріятелю проходъ изъ Чернаго моря въ Лиманъ препятствовать.

2 Прама по проэкту Господина Вице-Адмирала Синявина.

10 Галеръ удобныхъ для перевозу лошадей по препорціи С. Петербургскихъ.

20 Галеръ для транспорту войска о 16ти банкахъ.

20 Бригантинъ для транспорта войска.

40 Ластовыхъ судовъ для транспорта войска и провіанта.

100 Шлюпокъ или элботовъ при вышеписанныхъ судахъ.

10 Венеціанскихъ ботовъ.

50 Запорожскихъ ботиковъ по той пропорціи, какъ у Козаковъ имѣются.

Шестое. Остальное число флотиліи въ предъ-будущемъ лѣтѣ съ лучшею свободностію построено быть можетъ, а имянно:

1 Прамъ.

10 Галеръ, удобныхъ для транспорта лошадей.

30 Галеръ о 16ти банкахъ.

30 Бригантинъ.

60 Ластовыхъ кораблей.

20 Венеціанскихъ ботовъ.

130 Шлюпокъ или элботовъ при вышеписанныхъ судахъ.

500 Бойдаковъ съ прочими Ластовыми судами для транспорту людей и провіанта.,,

---

Помѣщенное въ Указѣ изреченіе: *дабы за тѣмъ въ нужнѣйшемъ произведеніи воинскихъ дѣйствій и Экспедицій отнюдь остановки не учинилось,* служитъ неопровергаемымъ доказательствомъ, что къ успѣхамъ арміи содѣйствовалъ флотъ, что Императрица сіе признала, слѣдовательно медаль въ память военныхъ успѣховъ въ Ея Царствованіе, принадлежитъ къ числу медалей *на знаменитыя произшествія до флота относящіяся.*

Дѣйствія морскихъ нашихъ силъ при взятіи Азова были слѣдующія: 19го Маія 1736го года, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Бредаля прибыли къ Азову, 15 галеръ, 9 прамовъ и многія другія суда, на коихъ погружена была тяжелая артиллерія, снаряды и разные припасы. Когда Артиллерія, и все къ оной принадлежащее выгружено, Главнокомандующій арміею Фельдмаршалъ Графъ Ласси, приказалъ Контръ-Адмиралу Бредалю, поставить флотъ такъ, чтобы выстрѣлы наносили возможно большій вредъ городу; повелѣніе сіе исполнено лучшимъ образомъ. Всѣ прамы и другія суда, чрезъ рѣчку Коланчу проведены въ Азовское море и въ протекающій подлѣ самаго Азова рукавъ Дона, поставлены по обѣимъ сторонамъ города такъ что заперли оный совершенно, и что Капитанъ-Паша пришедшій со многими судами, не могъ послать ни какой помощи къ осажденнымъ. Огонь съ флотиліи производили со всѣхъ сторонъ, безпрестанно и днемъ и ночью, изъ пушекъ и изъ мортиръ бомбами. Іюня 18го, бомба упала въ самый большій пороховый погребъ въ срединѣ города, отъ чего разрушено пять мечетей и болѣе

ста домовъ, и убито болѣе 300 человѣкъ. Магазейны съ съѣстными и другими припасами, также разрушены дѣйствіемъ бомбъ, и по свидѣтельству сухопутныхъ Начальниковъ, когда еще не овладѣли ни палисадомъ, не сдѣлали пролома въ городскихъ стѣнахъ, внутренность города отъ великаго множества брошенныхъ бомбъ, представляла одни только развалины.

Начальствующій въ Азовѣ Паша, 29го Іюня прислалъ къ Фельдмаршалу просить договора о здачѣ города. Графъ Ласси долго настоялъ, чтобы онъ здался военноплѣннымъ; Паша объявилъ, что готовъ погибнуть со всѣми войсками подъ развалинами крѣпости, но не приметъ сего предложенія, а потому гарнизонъ выпущенъ, но безъ воинской почести и съ условіемъ, чтобы въ теченіи года не служить противъ Россіи. 4го Іюля войска наши заняли Азовъ; на батареяхъ взяли мѣдныхъ пушекъ 137, мортиръ 11, чугунныхъ пушекъ 26 и 4 мортиры и великое множество снарядовъ. Турецкаго войска послѣ осады осталось 3463 человѣка.

Послѣ взятія Азова, Контръ-Адміралъ Бредаль пожалованъ въ Вице-Адмиралы.

Въ слѣдующемъ 1737 году, по расположенію Фельдмаршала Графа Ласси, который съ Арміею шелъ въ Крымъ, флоту надлежало составлять ея лѣвое крыло, и подкрѣплять всѣ ея дѣйствія. По мелководію устья Дона, галеръ и другихъ большихъ судовъ не возможно было вывести въ Азовское море, и потому флотъ, подъ начальствомъ Вице-Адмирала Бредаля, состоялъ изъ лодокъ, коихъ построено болѣе четырехъ сотъ. Десять тысячь сухопутнаго войска подъ начальствомъ Генерала Левашева, посажены на сіи суда, съ принадлежащею Артиллеріею, снарядами и припасами. Флотъ вышелъ изъ Таганрога 19го Маія, 24го при рѣкѣ Калміусѣ вступилъ въ сношеніе съ арміею и получилъ повелѣніе Фельдмаршала идти далѣе вдоль берега. Іюня 12-го достигъ пролива соединяющаго Азовское море съ Сивашемъ, или такъ называемымъ Гнилымъ моремъ, и въ четыре дня чрезъ сей проливъ построенъ мостъ, по которому армія начала переправляться 18го Іюня, переправясь, 26го пошла къ Арабату, а Вице-Адмиралъ Бредаль имѣя болѣе 200 лодокъ продолжалъ путь далѣе согласно съ движеніемъ войскъ, доставляя

имъ не только всѣ нужныя военныя и съѣстные припасы, но даже прѣсную воду. Іюня 28го, остановясь за противнымъ вѣтромъ въ 25^{ти} верстахъ отъ Генчи, увидили Турецій флотъ состоящій изъ двухъ 60^{ти} пушечныхъ кораблей, одного 32^{хъ} пуш: фрегата, 15^{ти} галеръ и 70^{ти} мѣлкихъ судовъ, подъ флагомъ Капитана Паши. Военный Совѣтъ предсѣдательствуемый Фельдмаршаломъ, рѣшилъ, что по великому превосходству силъ непріятеля, не возможно произвести нападенія и должно пріуготовиться къ оборонѣ. Вице-Адмиралъ Бредаль расположилъ лодки въ разстояніи на 100 саженъ отъ берега, на глубинѣ 6^{ти} сажень, а на берегу устроилъ батареи. Въ сіе время задувшій крѣпкій вѣтръ, скоро превратился въ бурю, которая продолжалась два дня, разбила и затопила болѣе 100 лодокъ, но люди спасены. Іюля 1го, Турецкій флотъ приближась къ берегу началъ дѣйствовать противъ лодокъ и батарей; два корабля и фрегатъ производили сильный огонь, на который наша Артиллерія долгое время не отвѣчала по причинѣ малаго калибра орудій, но когда непріятель подошелъ на такое разстояніе что дѣйствіе съ лодокъ и

батареи могло наносить вредъ, тогда они открыли жестокой огонь, отъ коего вскорѣ непріятель принужденъ удалиться. На судахъ нашихъ не было ни убитыхъ ни раненыхъ. Послѣ сего дѣйствія Вице-Адмиралъ Бредаль, съ флотомъ, Іюля 4^го^, прибылъ къ Генчи. 8^го^ за Сивашскими мѣлями, не подалеку устья рѣки Сальгира, устроилъ мостъ длиною близъ двухъ сотъ саженъ. 15^го^ Іюля по сему мосту переправилась часть Арміи, которая разбила Татаръ при Карасу Базарѣ, произвела великія опустошенія, и 25^го^ Іюля пошла обратно изъ Крыма, а флотъ состоящій изъ 280 лодокъ и 5^ти^ вооруженныхъ ботовъ, Іюля 28^го^, отправился къ Азову. 29^го^ въ 10 часовъ утра проходя такъ называемыя Красныя горы, увидѣли непріятеля идущаго на встрѣчу. Вице-Адмиралъ Бредаль приближился къ берегу, расположилъ всѣ суда на якорѣ, и оставя на оныхъ людей сколько нужно было для дѣйствія орудіями, прочихъ высадилъ и велѣлъ строить батареи. Еще не успѣли привести работы къ окончанію, Турецкій флотъ подошелъ, началъ дѣйствіе которое потомъ съ обѣихъ сторонъ продолжался болѣе двухъ часовъ, и непріятель

удалясь вонъ изъ пушечныхъ выстрѣловъ, остановился на якорѣ для исправленія. Изъ нашихъ судовъ поврежденъ одинъ ботъ и четыре лодки; ранены три человѣка. На завтра въ 8мь часовъ утра, два Турецкіе линейныя корабля, подошедъ къ лодкамъ, возобновили нападеніе, и встрѣчены мужественною обороною. Сраженіе кончилось не прежде полудня, непріятель удалился; корабль Капитанъ Паши имѣлъ много поврежденій, такъ что на завтрѣ 31го Іюля, весь Турецкій флотъ отошелъ далѣе для исправленія сего корабля; у насъ повредили два бота и шесть лодокъ. Убиты, Мичманъ Князь Крапоткинъ и козакъ, ранены два матроза. Чрезъ восемъ дней Турецкій флотъ пошелъ изъ Азовскаго моря въ Черное, а Вице-Адмиралъ Бредаль отправя въ Азовъ сколько осталось годныхъ лодокъ, возвратился сухимъ путемъ.

Въ 1738 году, флотъ подъ начальствомъ Вице-Адмирала Бредаля, также содѣйствовялъ Арміи, подъ предводительствомъ Фельдмаршала Графа Ласси; всѣхъ лодокъ было 170, и на каждой изъ оныхъ по одной 3хъ фунтовой пушкѣ. Маія 5го, по предписанію Главнокомандующаго, флотъ

отправился къ Бердинской Косѣ, прибылъ 11го Маія; Армія пришла 20го. Іюня 2го, двинулась впередъ, а флотъ пошелъ къ Генчи, но вскорѣ принужденъ остановиться на якорѣ, ибо Турецкій флотъ, изъ 3хъ линейныхъ кораблей и великаго числа меньшихъ судовъ, стоялъ на пути. Видя что нѣтъ возможности съ лодками прямо перейти къ Генчи какъ предписано отъ Фельдмаршала, Вице-Адмиралъ Бредаль, рѣшился на дѣйствія не обыкновенныя. Устроивъ на берегу батарею въ 25 пушекъ, подъ ея прикрытіемъ, въ пять дней вырылъ поперегъ косы ровъ, шириною въ 4 сажени, симъ рвомъ лодки перетащилъ на другую сторону и выгрузилъ всѣ нужные для Арміи припасы. Іюня 15го, два Турецкіе корабля и восемь галеръ атаковали наши лодки и батареи, но были встрѣчены такимъ сильнымъ огнемъ, что вскорѣ удалились и стали на якорь. Флотъ нашъ, тот часъ пошелъ къ Генчи; Капитанъ Паша снялся съ якоря слѣдовалъ за флотомъ, и достигъ онаго; тогда Вице-Адмиралъ Бредаль, поставя суда свои на якорь въ 40ка саженяхъ отъ берега, на глубинѣ 4хъ футовъ, снялъ пушки, снаряды, припасы и

устроилъ на берегу батареи; Турецкій флотъ нѣсколько разъ покушался атаковать оныя и всегда безъуспѣшно. Фельдмаршалъ Ласси взялъ Перекопъ, произвѣлъ многія опустошенія, кончилъ кампанію какъ въ прошедшемъ году, вышелъ изъ Крыма и возвратился въ Украйну, а суда составляющія флотъ, пошли въ Азовъ и Таганрогъ.

Гребный флотъ построенный въ Брянскѣ назначенъ былъ для содѣйствія Арміи начальствуемой Фельдмаршаломъ Минихомъ, и для доставленія Артиллеріи, снарядовъ и нужныхъ припасовъ. Мелководіе, пороги на Днепрѣ, и противные вѣтры препятствовали итти съ желаемою поспѣшностію. Первое отдѣленіе состоящее изъ 14ти, Дубель-шлюпокъ и 70ти большихъ судовъ, нагруженныхъ разнаго рода снарядами и припасами, достигло Очакова 27го Іюля, а городъ здался послѣ кровопролитнаго приступа Іюля 12го. Фельдмаршалъ предвидя, что вскорѣ придетъ непріятельская армія для осады Очакова, принялъ всѣ мѣры нужныя къ упорной оборонѣ. Августа 19го, прибыло второе отдѣленіе Гребнаго флота изъ 48ми Дубель-шлюпокъ и

58ми большихъ судовъ, на коихъ доставлены разнаго рода потребности и 1878 человѣкъ солдатъ и матрозовъ. Сентября 15го, пришло третіе отдѣленіе флота почти въ равномъ числѣ судовъ состоящее, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Мамонова. До 17го числа Октября непріятель не приближался къ Очакову; 17го, пришли первые его корабли и положили якорь на разстояніи пушечнаго выстрѣла отъ Кинбурна. Увидя нашъ гребный флотъ расположенный у Очакова и готовый къ нападенію, всѣ Турецкія суда простоявъ на якорѣ два часа, удалились въ море. Непріятельскія войски подъ предводительствомъ Сераскира подошли къ городу 26го Октября, начали осаду и продолжали оную до 9го Ноября съ необыкновеннымъ усиліемъ; двукратно штурмовали всѣ укрѣпленія, овладѣли валомъ, пробились до внутреннихъ воротъ, но неимовѣрною храбростію осаждаемыхъ отражены, и потерявъ въ одномъ послѣднемъ приступѣ, болѣе десяти тысячь человѣкъ, должны были снять осаду. Въ Очаковѣ начальствовалъ Генералъ-Маіоръ Штофельнъ. Императрица пожаловала его Ге-

нералъ - Порутчикомъ, наградила деревнями. Служившие подъ его начальствомъ получили разныя награды, а войскамъ дано за нѣсколько мѣсяцовъ жалованье не въ зачетъ. Главнокомандующій Арміею, свидѣтельствовалъ, что „находившійся при Очаковѣ Гребный флотъ, состоящій изъ дста разныхъ судовъ большею частію Дубель-шлюпокъ, весьма много способствовалъ къ избавленію сего города отъ осады, сверхъ того что препятствовалъ дѣйствію противъ онаго со стороны моря своимъ огнемъ, весьма много помогалъ огню съ крѣпости, и Начальствующій Турецкимъ Флотомъ, имѣя повелѣніе разбить Россійскій флотъ, бывъ свидѣтелемъ безуспѣшной осады, удалился.„

Таковыя дѣйствія при Очаковѣ, и вышеописанныя на Азовскомъ морѣ, служатъ къ умноженію доказательствъ, что медаль выбитая на побѣды въ Царствованіе ИМПЕРАТРИЦЫ Анны Іоановны, принадлежитъ къ числу медалей, *на знаменитыя произшествія до флота относящіяся.*

Императрица Анна Іоановна чрезъ нѣсколько мѣсяцовъ по возшествіи на престолъ, не бывъ еще въ С. Петербургѣ, изъ

Москвы, даннымъ Адмиралтействъ Коллегіи Ноября 6го 1731 года указомъ, повелѣла немедленно представить обстоятельныя вѣдомости о числѣ годныхъ и негодныхъ кораблей, фрегатовъ и другихъ судовъ, о числѣ чиновниковъ и служителей, о суммахъ и о проч. Указомъ Декабря 10го тогоже года, предписано всѣ сіи свѣденія пріуготовить къ прибытію Императрицы въ Санктпетербургъ, дабы тотчасъ можно было приступить къ разсмотрѣнію, что нужно сдѣлать для пользы флота. Указомъ 24го Генваря 1732 года, повелѣно: Адмираламъ, Вице-Адмираламъ и Контръ-Адмираламъ подать о семъ свое мнѣніе прямо въ кабинетъ, какъ можно скорѣе и каждому особенно.

Въ слѣдствіе таковой Высочайшей заботливости о флотѣ, сочиненъ новый оному штатъ, которымъ положено имѣть

кораблей:	100 пуш.	1.
— — — —	66	9.
— — — —	54	8.
фрегатовъ		8.

Въ продолженіи десяти лѣтъ царствованія Императрицы Анны Іоанновны спущено, въ теченіе сего же времяни заложе-

ныхъ кораблей: 110 пушечный одинъ, 66ти пуш: шесть и 54 пуш: десять, всего шестнадцать; чрезъ шесть мѣсяцовъ послѣ кончины Императрицы, спущено четыре корабля, коихъ строеніе начато въ Ея царствованіе; фрегатовъ 32 пуш: построено шесть, галеръ 48, бомбандирскихъ кораблей два, прамовъ два; на Дону и на Днестрѣ, какъ выше упомянуто разнаго рода судовъ великое число. Изъ 16ти кораблей, пять построены рускими корабельными мастерами, Меншиковымъ, Качаловымъ и Окуневымъ и два корабля Батаковымъ; изъ шести фрегатовъ одинъ тѣмъ же Батаковымъ, и одинъ Окуневымъ.

Новое въ нашемъ флотѣ явленіе 110 пуш: корабль, названный Императрица Анна, построенъ, мастеромъ Броуномъ, длиною 186 футовъ, шириною 49 футовъ 10 дюймовъ, глубиною 21 футъ 9 дюймовъ, спущенъ на воду 13го Іюня 1737го года.

Въ числѣ кораблей и фрегатовъ спущенныхъ при Императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ, у города Архангельска построено 4 корабля и 3 фрегата и одна изъ Кедроваго дерева Яхта.

Для Экзерциціи, ежегодно въ море посылаемая Эскадра почти всегда состояла изъ семи кораблей и двухъ фрегатовъ. Въ 1733мъ году сверхъ того отправлены два корабля и два фрегата къ городу Архангельску подъ начальствомъ Капитана Баржа, для лучшаго обученія практики, съ тѣмъ чтобы въ томъ же году возвратились. По прибытіи въ Копенгагенъ, Капитанъ Баржъ, получилъ отъ нашего Министра предписаніе, что онъ по обстоятельствамъ не дозволяетъ кораблямъ идти далѣе мыса Дернеуса, и предписаніе заключено слѣдующими словами: „Симъ утверждаю что я показанный путь до Кильдюйна воспретилъ и удержаніе на себя „принимаю и во всѣмъ въ отвѣтѣ предъ „Ея Императорскимъ Величествомъ буду.“ Въ 1733 годѣ, во время войны за избраніе въ Польскіе короли Станислава Лещинскаго, Тестя Короля Французскаго Лудовика XV, Австрійцы и союзныя съ ними Саксонцы и Поляки осаждали Данцигъ, а для блокированія сего города состороны моря и не допущенія вспомогательныхъ войскъ, снарядовъ и припасовъ, которые могли быть доставлены на Французской

Эскадрѣ, отправлена подъ Начальствомъ Адмирала Головина, наша Эскадра состоящая изъ 13^{ти} кораблей, 8^{ми} фрегатовъ, двухъ прамовъ и вмѣсто брандера былъ одинъ фрегатъ; Французская эскадра не покусилась войти въ Балтійское море, и Данцигъ союзными войсками взятъ.

Каждое лѣто ходили пакетботы въ Любекъ и Данцигъ, для доставленія пасажировъ и разныхъ вещей Правительствомъ отправляемыхъ. Другія ко флоту принадлежащія суда, по повелѣнію Императрицы посылаемы были съ разными порученіями въ Курляндію, Голстинію и Мекленбургію, и между прочимъ два судна по указу за подписаніемъ Императрицы посланы, какъ въ указѣ написано, „для покупки всякой морской рыбы, одно въ Норвегію и далѣе куда потребно, а другое „къ Шведскимъ берегамъ.„

Въ царствованіе Императрицы Анны Іоанновны, какъ извѣстно, послѣдовало произшествіе знаменитое въ мореплаваніи и Географіи. Капитанъ Берингъ, вторично изъ Камчатки отправленный для изслѣдованія не соединяется ли Азія съ Америкою, нашелъ проливъ, который на

всегда сохранитъ память нашего мореплавателя незабвенною; названъ *Берингов проливъ*.

При кончинѣ Императрицы Анны Іоанновны, флотъ на Балтійскомъ морѣ состоялъ изъ 17^{ти} кораблей, 8^{ми} фрегатовъ, 2^{хъ} прамовъ, 2^{хъ} бомбардирскихъ и 50^{ти} галеръ.

15я Медаль. Съ одной стороны грудное изображеніе Императрицы Елисаветы Петровны, въ верху надпись: *D. G. ELISABETA AUGUSTA. OMN. ROSS.* Б. М. Елисавета, Императрица Всероссійская.

Съ другой стороны изображенъ стоящій въ Кронштатскомъ каналѣ трехъ дечный корабль, и отъ канала продолжающійся видъ Кронштата, двухъ крѣпостей и флота стоящаго на рейдѣ, въ верху надпись: *PERFICIT. PARENTIS. OPUS.* Совершаетъ начатое отцомъ. Въ низу: *NAVALI CRONSTAD. DEDICATO. D. XXX. IVL. MDCCLII* Гавань Кронштата освящена 30го Іюля 1752.

Во всѣхъ предпріятіяхъ безсмертнаго Преобразователя Россіи, является Его Величіе; едва пришелъ къ устью рѣки отверзающей ему путь на Балтійское море, начинаетъ строить укрѣпленную гавань

для предполагаемыхъ имъ морскихъ силъ, и малое время спустя, въ сей новой гавани, для починки и строенія кораблей, заложилъ каналъ и доки, которые можно сопричислить къ знаменитымъ сооруженіямъ въ древнія и новыя времена. Первое повелѣніе о началѣ произведенія работъ Кронштатскаго канала, послѣдовало 1719го года Марта 22го. Петръ Великій поручилъ сіе дѣло Сенатору, Генералъ-Кригсъ-Цейхмейстеру Самарину, и тогдаже до вскрытія льда вбили тысячу свай. Обращая особенное вниманіе на сію работу, Государь въ слѣдующемъ Маіѣ и Іюнѣ мѣсяцахъ, былъ неоднократно на каналѣ, и дѣло шло такъ успѣшно, что въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1721го года, могли уже заложить фундаментъ стѣны канала, и доки. Петръ Великій присутствовалъ при закладкѣ и приказалъ дать работникамъ по чаркѣ вина. Указомъ 13го Генваря 1724 года, повелѣно сдѣлать вѣтренную мельницу для выливанія воды изъ канала.

После кончины Петра Великаго, работа Кронштатскаго канала шла не такъ успѣшно. Императрица Анна Іоанновна указомъ 1734го года Августа 26го, поручила всѣ ра-

боты въ смотрѣніе Генералъ-Маіора Генералъ Квартирмейстера Барона Любераса, подъ вѣденіемъ Адмиралтействъ-Коллегіи, и какъ видно изъ нѣсколькихъ имянныхъ указовъ, обращала особенное попеченіе на довершеніе сего великаго дѣла; однакоже оно приведено къ окончанію не прежде исхода 1751[го] года, и въ Ноябрѣ мѣсяцѣ, Сенатъ донесъ Императрицѣ Елисаветѣ Петровнѣ, что каналъ готовъ, слѣдующею весною можно впустить воду и ввести корабли. Императрица повелѣла сдѣлать всѣ нужныя для сего пріуготовленія и объявила, что приведеніе къ окончанію толь важнаго Государственнаго предпріятія, намѣрена ознаменовать торжественнымъ образомъ, и что она Сама откроетъ каналъ.

Въ исходѣ Іюня мѣсяца 1752[го] года, получивъ донесеніе что всѣ нужныя пріуготовленія сдѣланы, Императрица, 27[го] Іюля послѣ полудня, изъ Петергофа отправилась и прибыла въ Кронштатъ на яхтѣ называемой Принцесса Анна, въ сопровожденіи многихъ яхтъ, корабельныхъ ботовъ и шлюпокъ, на коихъ находились придворные и другіе знатные чиновники.

Яхта была подъ обыкновеннымъ вымпеломъ, а потому и салютъ со всѣхъ крѣпостей, и съ стоящей на рейдѣ Эскадры, начали производить, когда Государыня уже вступила на берегъ и пошла во дворецъ. Въ вечеру поднесены модели канала. Іюля 28го, Великій Князь Наслѣдникъ, съ Великою Княгинею, Синодъ, Сенатъ, Германскаго Императора Посолъ, всѣхъ другихъ державъ Министры, Статсъ-Дамы, Фрейлины, первыхъ двухъ классовъ дамы, и пяти классовъ мужчины, прибыли въ Кронштатъ, на придворныхъ яхтахъ и другихъ судахъ, которыя нарочно для сего были назначены.

30го Іюля, по совершеніи Божественной Литургіи, въ соборной церкви святаго Апостола Андрея, Члены Синода и прочіе Архіереи и Архимандриты и Священники, со всѣмъ причтомъ, съ крестами и образами пошли на устье канала, гдѣ сдѣлана была нарочно для освященія воды, коврами и краснымъ сукномъ усланная Іордань. За духовенствомъ слѣдовала Императрица, Великій Князь съ Великою Княгинею и всѣ вышеупомянутые особы обоего пола.

По обѣимъ сторонамъ устья канала, при первыхъ воротахъ устроены были двѣ галлереи, длиною каждая въ семдесятъ футовъ, шириною въ 12, высотою съ наружи въ 11, авнутри въ 8 футовъ. Въ галлерѣе съ правой стороны, назначенной для Императрицы, въ срединѣ во всю ширину, а въ длину на 28 футовъ, сдѣлано было возвышеніе на двѣ ступени, покрытое алымъ сукномъ, а стѣны убиты Французскими ткаными обоями на коихъ изображены разные морскіе виды. Другая галлерея на лѣвой сторонѣ канала, обита была зеленымъ сукномъ; обѣ съ наружи имѣли приличныя Архитектурныя украшенія, на подобіе каменныхъ, а за галлереями ближе къ устью канала по обѣихъ сторонамъ, сдѣланы были двѣ пирамиды.

Коль скоро Императрица подошла къ двойному сдвижному мосту, на флагштокахъ разставленныхъ по обѣимъ сторонамъ канала, на тройныхъ шлюзахъ и на докахъ, вдругъ подняли флаги, всего двести семь; молитвенный поставленъ противъ Іордани, а Штандартъ у галлереи въ коей была Императрица; на рейдѣ и въ гаваняхъ военные и купеческіе корабли всѣ вдругъ

подняли множество флаговъ, разныхъ цвѣтовъ. По прибытіи на Іордань, началось водоосвященіе; при окончаніи чтенія Евангелія, по данному сигналу, флагманскій корабль сдѣлалъ 51 выстрѣлъ, и при погруженіи креста, столько же выстрѣловъ.

По окончаніи водоосвященія, духовенство въ прежнемъ порядкѣ слѣдовало къ Соборной церкви, и два Архимандрита шедшіе по обѣимъ сторонамъ канала, окропляли оный святою водою. Императрица вошла въ вышеупомянутую галлерею, въ коей была пріуготовлена, изящнымъ образомъ нарочно сдѣланная машина, съ кольцомъ обтянутымъ зеленымъ бархатомъ. Императрица, повернувъ сіе кольцо, посредствомъ машины пустила первую воду въ каналъ; тогда тотчасъ всѣ щиты въ шлюзахъ подняты и вода быстро устремилась въ новый ей открытый путь. Въ сіе время при радостномъ восклицаніи во множествѣ собравшихся всякаго званія зрителей, съ стоящей на рейдѣ эскадры, со всѣхъ батарей въ Кронштатѣ, въ Кроншлотѣ и Цитадели, произведено тысяча триста тридцать одинъ выстрѣлъ.

Великій Князь, Великая Княгиня, всѣ иностранные Министры и прочія обоего пола знатныя особы, принесли Императрицѣ всеусерднѣйшее поздравленіе съ благополучнымъ, столь славнаго дѣла окончаніемъ. Возвратясь во дворецъ, Императрица возложила орденъ Св. Апостола Андрея на Генералъ Аншефа Барона Любераса Главноначальствующаго при строеніи Канала; потомъ имѣла великолѣпный обѣденный столъ, къ которому приглашено 60 особъ; другой столъ, Великаго Князя и Великой Княгини, былъ на 85, и третій Гофмаршальскій на 100 кувертовъ для морскихъ Штабъ и Оберъ-Офицеровъ.

Во время обѣда играла инструментальная и духовая музыка, при пѣніи Италіянскихъ пѣвицъ и пѣвцовъ; когда пили за здравіе Императрицы, произведенъ сто одинъ выстрѣлъ.

Въ шесть часовъ по полудни, всѣ опять собрались во дворецъ, и по выходѣ Государыни изъ ея покоевъ, начался балъ, потомъ былъ ужинъ, что продолжалось до перваго часа по полуночи. Въ сей вечеръ стоящую на рейдѣ эскадру иллюминовали.

31го Іюля, былъ такой же великолѣпный обѣдъ. Въ шесть часовъ по полудни собрались во дворецъ всѣ Флагманы, Флотскіе Капитаны и Офицеры съ ихъ семействами; въ присутствіи Императрицы начался балъ, за которымъ послѣдовалъ ужинъ на сто семдесятъ кувертовъ; собраніе сіе продолжалось до четырехъ часовъ по полуночи.

1го Августа, въ день праздника Спаса, въ который обыкновенно совершается освященіе воды, Императрица пошла за церковною процесіею на Іорданъ, устроенную въ купеческой гавани; по прочтеніи Евангелія и при погруженіи креста сдѣлано по 51 выстрѣлу. Изъ купеческой гавани Имперачатрица обратилась на устье Канала у коего стоялъ требующій починки 110ти пушечный корабль Императрица Анна, и тотчасъ по прибытіи Государыни, введенъ въ Каналъ; въ сіе время съ эскадры сдѣланъ сто одинъ выстрѣлъ. Послѣ сего во дворцѣ еще былъ обѣдъ, а въ 6ть часовъ по полудни, Императрица отправилась въ Петергофъ на яхтѣ Принцесѣ Аннѣ, поднявъ Штандартъ, которому салютовали эскадра и всѣ укрѣпленія; выстрѣловъ про-

изведено тысяча триста девятнадцать.

При Императрицѣ Елисаветѣ Петровнѣ, какъ и при Аннѣ Іоановнѣ флотъ содѣйствовалъ нашимъ Арміямъ; въ войну съ Швеціею отъ 1741^го^ года до заключенія Абовскаго мира въ 1743^мъ^ году; съ Пруссіею отъ 1757^го^ года до кончины Императрицы въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1761^го^ года.

Въ войну съ Шведами, особенно во вторую кампанію въ 1742 году, почти вся Армія шла впередъ на гребномъ флотѣ, который открывалъ путь войскамъ, поражалъ непріятельскій гребный флотъ, и принудилъ оный совсѣмъ удалиться. Корабельная наша эскадра состоящая изъ 12^ти^ линейныхъ кораблей и нѣсколькихъ фрегатовъ, подъ Начальствомъ Вице-Адмирала Мишукова, ограждала сіи дѣйствія отъ Шведской корабельной Эскадры. Въ 1743^мъ^ году, дабы скорѣе достигнуть мира, Императрица положила усилить дѣйствія Гребнымъ флотомъ и начинать оныя многимъ ранѣе. Пріуготовлено 36^ть^ Галеръ и 70^ть^ канчебасовъ, на которыя посадили 9^ть^ Пѣхотныхъ полковъ, 8^мь^ Гренадерскихъ ротъ и 200 Донскихъ Козаковъ съ лошадьми. Отправленіе сего морскаго ополченія подъ Главнымъ Началь-

ствомъ Генералъ Фельдмаршала Лассія, произведено торжественнымъ образомъ. Всѣ суда, послѣ посаженіи на оныя войскъ, разставлены на Невѣ отъ Дворца внизъ къ ея устью; 3го Маія послѣ полудни Императрица прибыла въ Адмиралтейство, а оттуда на шлюпкѣ пріѣхала на Галеру Фельдмаршала. Надѣла на него крестъ съ мощами и пожаловала великой цѣны перстень. Потомъ былъ молебень и со всѣхъ Галеръ произведена пушечная пальба. Фельдмаршалъ сдѣлалъ сигналъ флоту сниматься съ якоря; Императрица возвратилась въ Адмиралтейство и смотрѣла на проходящія суда, съ которыхъ кричали ура! а съ крѣпости имъ салютовали. На другой день, Государыня съ Наслѣдникомъ и со многими чиновниками, Сенаторами и другими знатными особами отправилась въ Петергофъ, а оттуда 7го числа чрезъ Ораніенбаумъ въ Кронштатъ, гдѣ на рейдѣ стоялъ корабельный флотъ изъ 17ти кораблей и 6ти фрегатовъ подъ Начальствомъ Адмирала Графа Головина. Когда Императрица приближилась къ обоимъ флотамъ, они отдавая честь разцвѣтились флагами, а когда пристала къ бе-

регу въ средней гавани, тогда со всѣхъ крѣпостей и съ обоихъ флотовъ началась пушечная пальба. По прибытіи во Дворецъ, Государыня приказала пригласить къ обѣду всѣхъ Генераловъ, Флагмановъ, Полковниковъ и флота Капитановъ; въ четыре часа, съ Великимъ Княземъ въ препровожденіи многихъ знатныхъ особъ обоего пола, на шлюбкѣ подъ Штандартомъ поѣхала на Адмиральскій корабль Св. Петръ, на которомъ подняли Штандартъ; тогда опять произведенъ положенный салютъ съ крѣпостей и съ флотовъ. Императрица пробывъ нѣсколько времени на кораблѣ, простилась съ Главнокомандующимъ Арміею и съ Адмираломъ, приказала имъ отправиться въ путь при первомъ благополучномъ вѣтрѣ и возвратилась въ Ораніенбаумъ. На завтра оба флота снялись съ якоря; Гребный пошелъ шхерами, Корабельный большимъ фарватеромъ къ Гельзингфорсу, а оттуда далѣе къ Абову. Морскаго сраженія не было, ибо непріятельскій флотъ всегда удалялся, токмо бывшій въ Абовѣ отрядъ Галеръ подъ Начальствомъ Генерала Кейта, атаковалъ стоявшія въ островахъ Швед-

скія галеры и другія суда, но они также удалились. Фельдмаршалъ Ласси со всѣмъ Гребнымъ флотомъ, 12го Іюля прибылъ къ Эскадрѣ Генерала Кейта находившейся въ шхерахъ неподалеку отъ Абова. Военнымъ Совѣтомъ положено, при первомъ благополучномъ вѣтрѣ итти къ берегамъ Швеціи и сдѣлать высадку. На другой день начинали нужныя для сего движенія, но полученныя извѣстія что въ Абовѣ подписаны предварительныя статьи о мирѣ, пресекли военныя дѣйствія.

Послѣ заключенія мира съ Швеціею, ежегодно ходили Эскадры въ морѣ для экзерциціи, большею частію изъ 12ти кораблей и 4х фрегатовъ. Въ 1756мъ году когда приготовлялись къ войнѣ съ Пруссіею, Адмиралтействъ Коллегія, по Высочайшему повелѣнію о представленіи вѣдомости сколько всѣхъ судовъ корабельнаго и гребнаго флота, годныхъ къ службѣ, донесла что таковыхъ кораблей, 80ти пушеч: три; 66ти пу: четырнадцать; 54 пушеч: три; всего 20ть фрегатовъ 32х пушеч: 6 Прамовъ 36ти пу: 2; Бомбардирскихъ кораблей 2; Галеръ 90; въ томъ числѣ конныхъ 13; что на сіи Галеры войска можно посадить 21,960 че-

ловѣкъ. Послѣ сего донесенія предписано Адмиралтействъ Коллегіи „Весь корабель„ный флотъ такъ пріуготовить, чтобъ „по первому Указу недѣли въ три могъ „отправиться въ походъ и къ военнымъ „дѣйствіямъ употребленъ быть могъ, и „всѣ галеры къ походу пріуготовить." Потомъ велѣно отправить только Эскадру для экзерциціи, а весь корабельный флотъ имѣть въ готовности въ кампанію слѣдующаго 1757го года, для важныхъ предпріятій, такъ чтобы со вскрытіемъ водъ могъ выттти въ море; галлеръ вооружить столько чтобы можно было отправить 10.000 войска.

По наступленіи войны, оба флота употреблены для перевезенія войскъ снарядовъ, припасовъ въ Курляндію, Пруссію, Померанію, для блокады береговъ и приморскихъ крѣпостей; при осадѣ и взятіи Мемеля и Кольберга, безъ содѣйствія флота, армія не могла бы имѣть желаемаго успѣха. Собственно морскихъ сраженій не было, потому что ожидаемый непріятель непредставился. Съ самой первой кампаніи, т. е. въ 1757^{мъ} году, Англичане угрожали прибытіемъ въ Балтійское мо-

ре на помощь Королю ихъ Союзнику. Указомъ даннымъ Адмиралтействъ-Коллегіи Іюля 17го тогожъ 1757го года, предписано, Вице-Адмирала Люиса, который отрекся быть въ дѣйствіи противъ Англійскаго флота, также и другихъ офицеровъ изъ Англичанъ сколько ихъ есть во флотѣ, отправить въ Петербургъ. Въ сіе же время даннымъ командовавшему Эскадрою Адмиралу Мишукову, Рескриптомъ велѣно итти къ соединенію съ Шведскою Эскадрою, и сопротивляться входу Англійской Эскадры въ Балтійское море. Въ слѣдующемъ 1758мъ году, въ данной командовавшему флотомъ тому же Адмиралу Мишукову, подробной въ 25ти пунктахъ инструкціи, предписано:,, отражая силу силою, недопускать, Англійской Эскадры въ Балтій-,,ское море, и для того занять проходъ въ ,,Зундѣ.,, Но Англійская Эскадра, ни сего года, ни въ послѣдующіе не приходила, а потому и сраженія на морѣ не было.

Въ Царствованіе Императрицы Елисаветы Петровны, ежегодно съ весны до глубокой осени ходили Пакетъ-боты въ Любекъ и Данцигъ, для доставленія вещей отъ Правительства отправляемыхъ и для пе-

ревоза Пасажировъ, сверьхъ того другія суда ко флоту принадлежащія, посылаемы были съ разными препорученіями въ разные порты Балтійскаго моря, и между прочимъ для привезенія живыхъ устерсъ, чтобы развести оныя въ финскомъ заливѣ.

Данный о семъ Указъ, по содержанію и изложенію, любопытства достоинъ, и потому здѣсь сообщается.

„Указъ Нашей Адмиралтействъ-Коллегіи.

„Понеже мы намѣрены завесть въ на„шемъ морѣ Устерсы, того для повелѣ„ваемъ оной Коллегіи, сдѣлать два галь„та прорѣзные, крѣпкою работою, чтобъ „могли море терпѣть, и оные посылать „къ берегамъ Французскимъ, Англійскимъ, „Голандскимъ и Голстинскимъ, и тамъ „наловя Устерсовъ, привозить въ наше „море и класть оныя въ Монзундѣ, въ „Рогервикѣ и на Финской сторонѣ у Фри„дрихсгама, или въ другихъ мѣстахъ гдѣ „способнѣе, дабы могли въ нашемъ морѣ „оныя заведены быть и родиться. А о домо„гательствѣ позволенія въ ловлѣ Устер„совъ, отъ Владѣтелей тѣхъ береговъ, изъ „нашей Коллегіи Иностранныхъ дѣлъ по-

,,сланы будутъ указы къ Нашимъ Министрамъ при тѣхъ дворахъ обрѣтающимся.,,

На подлинномъ собственною Ея Императорскаго Величества рукою подписано:

,,ЕЛИСАВЕТА.

Въ 23 Ноября
1747 года.

Въ 1760^{мъ} году послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отправленіи фрегата въ Гишпанію; повелѣніе сіе примѣчанія достойно, а потому также здѣсь сообщается:

,,Божіею милостію Мы Елисаветъ Первая Императрица и Самодержица Всероссійская и прочая, и прочая, и прочая.

,,Нашей Адмиралтейской-Коллегіи.

,,Назначенный отъ Насъ къ Испанскому двору полномочнымъ Министромъ, ,,Дѣйствительный Камергеръ Князь Репнинъ, изъ усердія своего къ службѣ, Намъ ,,представилъ, чтобъ для установленія комерціи съ Испанію учинить первый опытъ, а именно послать одинъ фрегатъ ,,и при немъ пинку, и позволить нагрузить оныя купечеству собственными ,,товарами здѣшняго продукта съ нѣко-

„торыми выгодами. Мы сіе его представленіе апробовавъ, Нашей Адмиралтействъ-„Коллегіи повелѣваемъ, буде готоваго къ „посылкѣ туда пинка нѣтъ, то оной какъ „наискорѣе для того приготовить и въ „коликое время приготовленъ быть можетъ Намъ донести, опредѣляя на оной, „флота Капитанъ Лейтенанта Ивана Борисова, котораго по прибытіи въ Испанію оставить при немъ въ числѣ его „свиты и употребить для осмотру тамошнихъ гаваней, и производя ему въ „тамошнюю бытность двойное жалованье. А что принадлежитъ до фрегата, „то хотя они всѣ въ нынѣшнюю кампанію со флотомъ назначены и ихъ теперь отъ онаго отлучить нельзя, однакожъ Мы о томъ повелѣніе Наше дадимъ „впредь. Данъ въ Царскомъ Селѣ, Іюля 15 „дня 1760 года.

По имянному Ея Императорскаго Величества Указу, на подлинномъ подписалъ: Князь Н. Трубецкой.

Графъ А. Бутурлинъ.

Графъ Михайла Воронцовъ.

Графъ П. Шуваловъ.

Согласно сему повелѣнію фрегатъ былъ пріуготовленъ, но по обстоятельствамъ, въ слѣдствіе представленія Адмиралтействъ-Коллегіи въ Гишпанію не отправленъ.

Въ продолженіе царствованія Императрицы Елисаветы Петровны, съ 1742го по 1762^{й} годъ, построено кораблей 100 пуш: два; 80^{ти} пуш: шесть; 66^{ти} пуш: двадцать; 54^{хъ} пуш: пять; фрегатовъ 32^{хъ} пуш: восемь; Бомбардирскихъ кораблей 2; Прамовъ 36^{ти} пуш: 3; Галеръ 100; сверхъ того у города Архангельска построено, шестнадцать 22^{хъ} пуш. фрегатовъ, длиною въ 120^{ть}, шириною въ 27, глубиною въ 12 футовъ; суда сіи называли Пинками, и прежде Царствованія Императрицы Елисаветы Петровны, таковыхъ не строили. Изъ кораблей, десять построено Рускими мастерами Баташковымъ, Качаловымъ, Окуневымъ, Щербачевымъ и Осокинымъ; достальныя, корабельными мастерами Ямесомъ и Сутерландомъ.

О спущенныхъ въ прошломъ 1829мъ году разныхъ судахъ принадлежащихъ Балтiйскому Флоту.

Построенныя:

Въ С. Петербургѣ.

Въ Главномъ Адмиралтействѣ.

110ти пушечный корабль Георгiй Побѣдоносецъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Исаковымъ.

Длина корабля по Гондеку.	198 ф.
килю. -	181 — 1 д.
Ширина безъ обшивки. -	51 — 8 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. - -	23 — —
Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на -	23 — 6 —
Форъ-штевню на - - - -	22 — 6 —

По спускѣ на воду, съ полозьями имѣя баласту 1060 пудъ, углубились:

Ахтеръ-штевень. - - - -	16 ф. 3 д.
Форъ-штевень. - - - -	14 — 5 —

Корабль сей заложенъ 5го Декабря 1828 года и спущенъ 15го Октября 1829го года.

44хъ пушечный фрегатъ Принцъ Оран-

скій, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитаномъ Глазыринымъ:

Длина фрегата между перпендикулярами. - - - - - -	159 ф. $2\frac{3}{4}$ д.
по килю. - - - - - - -	150 — 3 —
Ширина безъ обшивки. -	41 — 6 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. - -	21 — 5 —
Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на	18 — 6 —
Форъ-штевню на - - - -	17 — 6 —

По спускѣ на воду, съ полозьями имѣя баласту 2000 пудъ, углубились:

Ахтеръ-штевень. - - -	13 ф. 10 д.
Форъ штевень. - - - - -	11 — 2—

Фрегатъ сей заложенъ 18го Октября 1828го спущенъ 13го Іюля 1829го года.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ.

84хъ пушечный корабль Полтава, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Поповымъ:

Длина корабля по Гондеку.	191 ф. 10 д.
килю. -	180 — 2—
Ширина безъ обшивки. -	50 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. -	23 — 7 —

Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на - 22 — 11 —
Форъ-штевню. - - - - 21 — 8 д.

По спускѣ на воду, съ полозьями имѣя баласту 3000 пудъ, углубился:

Ахтеръ-штевень. - - 15 ф. 9 д.
Форъ-штевень. - - - 13 — 7—

Корабль сей заложенъ 5го Декабря 1828го спущенъ 12го Октября 1829го года.

44хъ пушечный фрегатъ Нева, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитаномъ Колодкинымъ.

Длина фрегата между перпендикулярами. - - - - - - 159 ф. $2\frac{3}{4}$ д.
по килю. - - 150 — 3 —

Ширина безъ обшивки. - 41 — 6 —

Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. - 21 —

Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на 18 — 16 —
Форъ-штевню. - - - - 17 — 6 —

По спускѣ на воду, съ полозьями имѣя баласту 2000 пудъ, углубился:

Ахтеръ-штевень. - - 13 ф. 6 д.
Форъ-штевень. - - 10 — 3—

Фрегатъ сей заложенъ 18го Октября 1828го, спущенъ 7го Августа 1829го года.

На Охтенской Верфи.

74хъ Пушечный корабль Бріенъ.

Длина корабля по Гондеку.	180 ф.
килю. -	164 — 4 д.
Ширина безъ обшивки. - -	48 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. - -	23 — 1 —
Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на	22 — 4 —
Форъ-штевню на - - - -	20 —

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласту 3000 пудъ, углубился:

Ахтеръ-штевень. - -	16 ф. 9 д.
Форъ-штевень. - - -	12 — 6 —

Корабль сей заложенъ 29го Ноября 1828го, спущенъ 10го Сентября 1829го года.

44хъ Пушечный фрегатъ Анна.

Длина фрегата между перпендикулярами. - - - - - -	159 ф. $2\frac{3}{4}$ д.
по килю. -	149 — 10 —
Ширина безъ обшивки. -	41 — 6 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. -	21 — 5 —
Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на	18 — 10 —
Форъ-штевню на - - -	17 — 6 —

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласту 2000 пудъ, углубился:

Ахтеръ-штевень - - -	14 ф.	1 д.
Форъ-штевень - - - -	11 —	3—

Фрегатъ сей заложенъ 29го Сентября 1828го, спущенъ 19го Іюня 1829го года.

20ти пушечный бригъ Аяксъ.

Длина брига по Гондеку -	98 ф.	10 д.
по килю - -	86 —	
Ширина безъ обшивки -	30 —	8—
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта -	15 —	1—
Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на	15 —	6—
Форъ-штевню на - - -	12 —	2—

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласту 700 пудъ, углубился

Ахтеръ-штевень - - - -	11 ф.	5 д.
Форъ-штевень - - - -	7 —	10—

Бригъ сей заложенъ 29го Ноября 1828го, спущенъ 18го Маія 1828го года.

20ти Пушечный бригъ Парисъ.

Длина брига по Гондеку -	98 ф.	9 д.
по килю -	86 —	
Ширина безъ обшивки - -	30 —	8—

Въ полномъ грузу должно Ах-

теръ-штевню углубиться на 15 ф. 6 д.

Форъ-штевню на - - - 12 — 2—

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласту 700 пудъ, углубился:

Ахтеръ-штевень - - - - 11 ф 5 д.

Форъ-штевень - - - - 7 — 9—

Бригъ сей заложенъ 29го Сентября 1828го, спущенъ 18го Маія 1829го года.

20ти пушечный бригъ Гекторъ.

Длина брига по Гондеку - 98 ф. 10 д.

по килю - - 86 —

Ширина безъ обшивки - 30 — 8—

Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта - 15 — 6—

Въ полномъ грузу должно Ахтеръ-штевню углубиться на 16 — 5—

Форъ-штевню на - - - - 12 — 2—

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласту 700 пудъ, углубился:

Ахтеръ-штевень - - - - 11 ф. 9 д.

Форъ-штевень - - - - 7 — 6—

Бригъ сей заложенъ 29го Ноября 1828го, спущенъ 11го Маія 1829го года.

12ти пушечный люгеръ Ораніенбаумъ.

Длина люгера между перпендикулярами. - - - - - - - - 65 ф.

Ширина безъ обшивки - 21 ф. $1\frac{1}{2}$ д.
Глубина интрюйма - - 11 — 10—
Въ полномъ грузу должно
Ахтеръ-штевню углубиться на 8 — 5—
Форъ-штевню на - - - 7 — 7—
По спускѣ на воду и по отнятіи полозьевъ, имѣя баласту 150 пудъ, углубился:
Ахтеръ-штевень - - - - 6 ф. 7 д.
Форъ-штевень - - - - - 5 — 6—
Люгеръ сей заложенъ Маія 11го 1829го года, спущенъ тогожъ года Ноября 1го.

12ти Пушечный люгеръ Петергофъ.

Длина люгера между перпендикулярами - - - - - - - 66 ф.
Ширина безъ обшивки - 20 —
Глубина интрюйма - - 7 — 8 д.
Въ полномъ грузу должно
Ахтеръ-штевню углубиться на 10 — 7—
Форъ-штевню на - - - 5 — 4—
По спускѣ на воду и по отнятіи полозьевъ, имѣя баласту 152 пуда углубился:
Ахтеръ-штевень - - 7 ф. 9 д.
Форъ-штевень - - - 3 — 10—
Люгеръ сей заложенъ Маія 11го 1829го года, спущенъ тогожъ года Ноября 9го.

На Охтенской Верфи всѣ суда построены Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Стока.

Въ Архангельскѣ.

74^{хъ} Пушечный корабль Лѣсной, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Ершевымъ.

Длина корабля между перпендикулярами. - - - - - - 178 ф.
Ширина безъ обшивки. - - 48 —
Глубина интрюйма. - - - 19 — 3 д.
Въ полномъ грузу долженъ
Ахтеръ-штевень углубиться на 20 — 9 —
Форъ-штевень на - - - 19 — 1 —
По спускѣ на воду съ полозьями углубился.
Ахтеръ-штевень. - - - - 15 ф.
Форъ-штевень. - - - - - 11 — 8 д.

Корабль сей заложенъ 24го Августа 1828го, спущенъ 21го Маiя 1829го года.

74^{хъ} Пушечный корабль Нарва, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Ершевымъ:

Длина корабля между перпендикулярами. - - - - - - 178 ф.
Ширина безъ обшивки. - 48 —

По спускѣ на воду съ полозьями углубился.

Ахтеръ-штевень. - - - 14 ф. 10$\frac{1}{2}$ д.

Форъ-штевень. - - - - 11 — 8 —

Корабль сей заложенъ 24[го] Августа 1828[го] спущенъ 21[го] Маія 1829[го] года.

30[ти] Пушечный транспортъ Двина, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Ершевымъ.

Длина транспорта между перпендикулярами. - - - - 130 ф.

Ширина безъ обшивки. - 33 —

Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта. - - 20 ф.

Въ полномъ грузу долженъ Ахтеръ-штевень углубиться на 17 — 6 д.

Форъ-штевень на - - - 16 — 6 —

По спускѣ на воду съ полозьями углубился:

Ахтеръ штевень. - - 11 ф.

Форъ-штевень. - - - 9 — 9 д.

Транспортъ сей заложенъ 24[го] Августа 1828[го], спущенъ 21[го] Маія 1829[го] года.

44[хъ] Пушечный фрегатъ Венусъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Ершевымъ.

Глубина интрюйма. - - 19 ф. 3 д.

Въ полномъ грузу долженъ

Ахтеръ-штевень углубиться на 20 — 9 —

Форъ-штевень на - - - 19 — 1 —

Длина фрегата между перпендикулярами. - - - - - - 159 ф. $2\frac{3}{4}$ д.

Ширина безъ обшивки. - - 41 — 6 —

Глубина интрюйма. - - 12 — 8 —

Въ полномъ грузу долженъ

Ахтеръ-штевень углубиться на 18 — 9 —

Форъ-штевень на - - - 17 — 6 —

По спускѣ на воду съ полозьями имѣя баласту 2000 пудъ углубился:

Ахтеръ-штевень. - - 12 ф. $9\frac{1}{2}$ д.

Форъ-штевень. - - 10 — 5 —

Фрегатъ сей заложенъ 24[го] Августа 1828[го], спущенъ 19[го] Сентября 1829[го] года.

На Лодейнопольской Верфи.

14[ти] Пушечныя шхуны: Стрѣла, Гонецъ, Вихрь и Молнія, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подпоручикомъ Федоровымъ.

Длина шхунъ - - - - - - 80 ф.

Ширина. - - - - - - - - 22 —

Глубина интрюйма. - - 8 — 10 д.

По спускѣ на воду съ полозьями имѣя баласту по 100 пудъ углубились.

Ахтеръ-штевни. - - - - - -	8 ф.
Форъ-штевни. - - - - - - - -	5 —

Шхуны сіи заложены Маія 19^го^ 1829^го^, спущены тогоже года въ Сентябрѣ Стрѣла, Тонецъ и Вихръ 3^го^ а молнія 4^го^ числа.

Всего въ 1829^мъ^ году спущено.

Кораблей. - - - - - - - - - -	5.
Фрегатовъ. - - - - - - - - -	4.
Бриговъ. - - - - - - - - - - -	3.
Транспортъ. - - - - - - - - -	1.
Люгеровъ. - - - - - - - - - -	2.
Шхунъ. - - - - - - - - - - - -	4.
И того всѣхъ судовъ. -	19.

Предсѣдатель Комитета получилъ отъ Господина Адмирала Государственнаго Совѣта Члена Александра Семеновича Шишкова два письма, первое отъ 20^го^ Августа въ слѣдующихъ словахъ:

„Извѣстную Вамъ рукописную книгу мою подъ названіемъ *Полной Морской Словарь*, повергнулъ я при письмѣ моемъ къ стопамъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА. Не безъ извѣстно также Вамъ, что хотя я болѣе пятнадцати лѣтъ за-

нимался сею книгою, но какъ мнѣ хотѣлось, чтобъ по всѣмъ относящимся къ мореплаванію наукамъ, искуствамъ, художествамъ и мастерствамъ, всѣ употребляемыя въ оныхъ названія въ ней собраны, и посредствомъ чертежей и фигуръ объяснены были, то по великой обширности сего словаря, не могъ я при всемъ моемъ неусыпномъ стараніи, довесть его до желаемой полноты и совершенства, особливо же при отвлеченіи меня разными возлагаемыми должностями. Сіе было причиною, что книга сія, хотя и оконченная мною, но не совсѣмъ полная оставалась у меня празднолежащею, неизданною въ свѣтъ. Нынѣ по старости моей и болѣзнямъ, не имѣя ни какой возможности заниматься ею, и опасаясь, чтобъ она послѣ меня совсѣмъ не погибла, препроводилъ я ее какъ послѣднюю дань ревностнаго служенія моего во флотѣ, къ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ, прося ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО поручить оную Морскаго Штаба Ученому Комитету, въ которомъ Вы Милостивый Государь, между прочими почтеннѣйшими Членами, Первенствующимъ засѣдаете. Я увѣренъ, что

она въ рукахъ Вашихъ доведена будетъ до той полноты и совершенства, до какихъ я довесть ее не могъ. Отобраніе отъ всѣхъ принадлежащихъ къ мореплаванію и кораблестроенію частей, всѣхъ употребляемыхъ въ нихъ художественныхъ терминовъ, покажетъ вамъ чего въ ней недостаетъ и что прибавить должно. Зная усердное ваше и всѣхъ почтеннѣйшихъ господъ Членовъ Комитета стараніе о пользѣ службы, я безбоязненно предоставляю свѣденію и попеченіямъ вашимъ исправить, пополнить и довершить мою книгу, или собранное трудами вашими особо приложить къ ней, словомъ я отдаю оную въ полное ваше распоряженіе. Равнымъ образомъ и тѣ книги, кои прежде отъ меня изданы (а имянно: морское искуство, трехъ язычный словарь, журналы, кампанію Адмираловъ Грейга и Чичагова противъ Шведовъ, и проч:) отдаю я въ собственность Комитета, предоставляя ему право тѣ изъ нихъ, кои понадобятся, снова издавать, и перепечатывать, по его благоусмотрѣнію.,,

Второе письмо отъ 28го Августа въ слѣдующихъ словахъ:

„По поводу письма моего къ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ съ приложенiемъ рукописной книги моей *Полнаго Морскаго Словаря*, (какъ уже вы о томъ отъ меня предувѣдомлены) имѣлъ я счастiе получить Высочайшiй ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА рескриптъ, съ котораго списокъ почитаю долгомъ препроводить къ Вамъ Милостивый Государь, для сообщенiя онаго Ученому Комитету Морскаго Штаба „

Списокъ съ Высочайшаго рескрипта на имя Адмирала Шишкова.

„Александръ Семеновичь! получивъ чрезъ Начальника Морскаго Штаба МОЕГО сочиненный Вами *Полный Морской Словарь* и видя изъ отношенiя Вашего къ нему, что и на прежнiя Ваши по морской части сочиненiя право перепечатыванiя Вы предоставляете Правительству, я съ особеннымъ удовольствiемъ изъявляю Вамъ за сiе мою признательность.„

„Труды Ваши всегда были полезны отечеству и МНѢ прiятно видѣть, что и въ свободное отъ службы время Вы заботитесь о пользахъ наукъ; обращая же вниманiе Ваше на облегченiе средствъ къ изученiю Морскаго Искуства, вы тѣмъ спо-

собствуете успѣхамъ части, составляющей предметъ МОИХЪ попеченій.,,

Пребываю къ Вамъ благосклоннымъ.

На подлинномъ подписано собственною ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою:

НИКОЛАЙ.

№ 107. Пароходъ Ижора на Кронштатскомъ рейдѣ. Августа 26 дня 1830 года.

Съ подлиннымъ вѣрно, *Александръ Шишковъ.*

Комитетъ, чрезъ Предсѣдателя увѣдомилъ Господина Адмирала Александра Семеновича Шишкова, что признавая въ полной мѣрѣ всю цѣну его уваженія и довѣренности, и съ удовольствіемъ принимая на себя исполнить полезное желаніе его относительно сочиненнаго имъ Морскаго Словаря, въ изъявленіе своей благодарности, Комитетъ нынѣ же въ приводимой къ окончанію шестой части записокъ, сообщитъ о новыхъ доказательствахъ, долголѣтнихъ занятій и трудовъ, а въ маститой старости усердныхъ Господина Адмирала Александра Семеновича Шишкова, желаній и попеченій на пользу флота; доказательства которыя будутъ при-

няты всѣми служащими во флотѣ съ совершенною благодарностію.

Пресѣдатель Комитета получилъ отъ начальствующаго Эскадрою въ Архипелагѣ, Г. Контръ-Адмирала Рикорда, письмо въ слѣдующихъ словахъ:

„Честь имѣю препроводить къ Вашему Превосходительству краткое описаніе начала плаванія и дѣйствія Эскадры, находившейся подъ начальствомъ моимъ при блокадѣ Дарданелъ и Константинополя въ 1828 и 1829 годахъ, составленное начальникомъ моего Штаба Капитанъ-Лейтенантомъ Кутыгинымъ, которое полагаю признаете довольно любопытнымъ для помѣщенія въ издаваемыхъ отъ Ученаго Комитета запискахъ; продолженіе по мѣрѣ готовности буду имѣть честь доставлять при вѣрныхъ случаяхъ.„

„При семъ прилагается планъ расположенныхъ при Дарданелахъ Эскадръ, нашей и союзныхъ Державъ Англійской и Французской; прибывъ въ то самое время когда наши побѣдоносныя войска вступили въ Адріанополь, сіи Эскадры оставались при Дарданелахъ до заключенія славнаго для Россіи мира.“

„Краткое описаніе плаванія и дѣйствія Эскадры находившейся при блокадѣ Дарданелъ и Константинополя, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Рикорда, въ 1828 и 1829 годахъ.„

„Начальствующій Эскадрою въ Средиземномъ морѣ Г. Вице-Адмирлъ Графъ Гейденъ отрядилъ для блокированія Дарданелъ, корабли: (Фершампенуазъ, Эмануилъ, Фрегаты Марію и Ольгу, подъ начальствомъ Г. Контръ-Адмирала Рикорда, и 4^го^ Октября далъ ему инструкцію въ слѣдующихъ словахъ.„

„Г. Контръ-Адмиралу и Кавалеру Рикорду.„

„Получивъ Высочайшее повелѣніе блокировать Дарданелы и Константинополь дабы воспретить провозъ провіанта въ сію столицу, Вашему Превосходительству поручаю немедленно отправиться предъ Дарданелы, взявъ съ собою корабли: Фершампенуазъ, Емануилъ, Фрегаты: Марію и Ольгу; о чемъ я извѣстилъ союзныхъ Адмираловъ, Командующихъ Европейскими Эскадрами и Консуловъ находящихся въ Архипелагѣ. Вы имѣете слѣдовать къ Дарданеламъ между Тенедосомъ

и Лемносомъ; я же постараюсь прислать Вашему Превосходительству хорошаго Греческаго Капитана, знающаго сіи мѣста, дабы въ случаѣ нужды Вы могли стать на якорь въ Лемноскомъ портѣ, и постановить тамъ Ваше мѣстопребываніе, ибо тутъ мало укрѣпленій и я даже полагаю что вы можете завладѣть островомъ, уговаривая Турокъ оставить оной; но для сего не нужно начинать дѣйствовать силою, а стараться имѣть переговоры съ Турками, объявляя имъ что вамъ нуженъ сей Портъ, и буде они не станутъ дѣйствовать противъ порученной Вашему Превосходительству Эскадры, то и съ нашей стороны не начинать непріязненностей. Впрочемъ должно имѣть токмо ту цѣль, чтобъ удержать Лемноскій портъ для Эскадры, не распространяя обладанія на самый Островъ, развѣ усмотрите что можно сіе удобно сдѣлать.„

„Если невозможно стоять въ Лемносѣ, то имѣете крейсеровать доколѣ не будетъ недостатка въ водѣ, которую можете найти въ Поросѣ, или такомъ портѣ, гдѣ признаете за лучшее. Я писалъ къ

Графу Каподистрію, чтобъ онъ послалъ Греческое военное судно съ хорошимъ Капитаномъ между Цериго и мысомъ С. Анжело, и потому прошу Ваше Превосходительство туда отправиться и буде сіе судно тамъ, возьмите оное съ собою.,,

,,При блокадѣ исполнять слѣдующее:

1. Пропускать свободно изъ Дарданелъ всѣ суда неимѣющія войскъ, или военныхъ снарядовъ, назначенныхъ противъ Грековъ.,,

,,2. Всѣ суда идущія въ Константинополь должны быть строго осмотрѣны, съ таковымъ со стороны вашей объявленіемъ, что вы блокируете Дарданелы, но буде на сихъ судахъ не откроется военныхъ снарядовъ или провизій, дозволять имъ продолжать путь. Если же которыя будутъ находиться подъ конвоемъ, и командующій онымъ вознамѣрится не позволять осмотрѣть конвоируемыя имъ суда, объявите, что они не могутъ продолжать путь, и въ случаѣ ежели судно захочетъ форсировать блокаду, тогда препятствовать ему силою.

3. Ваше Превосходительство имѣете наблюдать чтобъ никакое судно нанятое Турками для привоза провизіи изъ

Египта, не могло возвратиться въ Константинополь.,,

,,4°. При осмотрѣ судовъ употребить всю вѣжливость и не производить никакого притесненія, но взять мѣры чтобы не было провизій, или какаго либо подлогу къ провозу оной.,,

,,5°. Имѣть самыя дружескія сообщенія съ Французскими и Англійскими Начальниками, буде таковые блокируютъ Дарданелы на другой предметъ, но согласно предписаніямъ Лондонскаго договора.,,

,,Въ особенности рекомендую Вашему Превосходительству, имѣть всякую предосторожность отъ брандеровъ; мнѣ извѣстно, что у Турокъ находятся такія суда внутри Дарданелъ, и можетъ быть постараются подъ видомъ купеческихъ судовъ пустить сіи брандеры къ судамъ Эскадры вашей; ежели о семъ узнаете, немедленно старайтесь истребить ихъ пушками, и взять всѣ нужныя предосторожности чтобъ не сойтися съ ними.,,

,,6°. Буде Турецкій военный отрядъ осмѣлится показаться внѣ Дарданелъ, (чего не можно ожидать) вамъ не должно

атаковать оный, но имѣть бдительную осторожность, и въ случаѣ хотя одного пушечнаго противъ нашихъ судовъ выстрѣла, немедленно ихъ атаковать и истребить.,,

„7с. Коль скоро обстоятельства позволять, я незамедлю прибыть въ соединеніе съ вами, но во всѣхъ отношеніяхъ остаюсь увѣреннымъ, что честь Россійскаго флага въ рукахъ достойнаго Начальника.“

„Въ заключеніе не могу довольно рекомендовать дѣлать чаще пушечную экзерцицію и бить тревогу. За симъ полагаясь на извѣстное искуство Вашего Превосходительства, какъ морскаго офицера, остаюсь увѣреннымъ, что таковое порученіе, со стороны Вашей будетъ исполнено со всевозможнымъ тщаніемъ и осторожностію противу непріятеля.,,

Едва успѣли скрыться изъ виду бѣлоутесистые берега Острова Мальты, какъ дувшій отъ W вѣтръ перешелъ къ SO, небо омрачилось тучами, и противный съ пасмурностію вѣтръ постепенно крѣпчая, превратился въ настоящую осеннюю бурю, которая до того затруднила наше плаваніе, что мы непрежде истеченія 11ти

дней достигли ко входу въ Архипелагъ, и вошли въ оный проливомъ между островами Цириго и Цириготто. Сей проливъ такъ чистъ и безопасенъ, что мы при крѣпкомъ вѣтрѣ прошли ночью, а днемъ можно лавировать. По предварительнымъ распоряженіямъ Начальствующаго Эскадрою, предполагали по вступленіи въ Архипелагъ, отрядить фрегатъ къ острову Мило за Лоцманами, (безъ коихъ ни одно военное судно непростираетъ плаванія въ Архипелагѣ) дабы скорѣе достигнуть къ желаемому мѣсту и начать блокаду; но крѣпкіе противные вѣтры безпрестанно дули съ такою жестокостію, что сильные, ужасною грозою сопровождаемые порывы, въ близости острова Цириго по временамъ уподоблялись дѣйствію Урагана. Въ парусахъ, такелажѣ и самомъ рангоутѣ, послѣдовали нѣкоторыя поврежденія, и принудили Эскадру зайти въ портъ Мило для необходимо нужнаго исправленія. Пробывъ въ семъ портѣ пять дней, исправили всѣ поврежденія, налили порожнія бочки водою, и взявъ Лоцмановъ, 28го Октября, пользуясь легкимъ вѣтромъ отъ S, Эскадра снялась съ якоря, и всѣ суда слѣ-

довали за флагманскимъ кораблемъ; когда прошли островокъ Анте-Мило, вѣтръ задулъ отъ SW свѣжій, и мы на всѣхъ парусахъ спѣшили къ мѣсту назначенія.

Пяти дневное пребываніе при островѣ Мило, доставило возможность сдѣлать нужныя на судахъ исправленія, и предохранило насъ отъ крѣпкихъ, сѣверныхъ, въ то время дувшихъ вѣтровъ, которые могли бы нанести такой вредъ, что суда составляющія Эскадру не были бы благонадежны для осенняго крейсерства при блокадѣ.

Портъ острова Мило одинъ изъ лучшихъ въ Архипелагѣ; пространенъ, великое число военныхъ судовъ можетъ стоять въ ономъ безопасно и удобно; шириною въ 1½ мили, въ углубленіе простирается около шести миль на NW и SO, но входъ узокъ, неболѣе ¾ мили. Островъ высокъ, на восточной сторонѣ находится большая гора Св. Ильи, которой высота по измѣренію одного Англійскаго ученаго путешественника, до 2500 футовъ отъ поверхности воды. Видъ острова открывающагося въ разстояніи около 18ти миль, представляется двумя раздѣльными кони-

ческой фигуры горами, что и отличаетъ сей островъ отъ другихъ близъ лежащихъ островов. Идучи съ SW стороны, каменья называемые Ананесъ (находящіеся отъ Мило на SW, въ 9ти миляхъ) должно оставить въ правой рукѣ въ 3хъ или 4хъ миляхъ, а потомъ править въ средину между островами Мило и Анте-Мило, на NO 54°, и держать на сей румбъ, доколѣ NO оконечность Анте Мило, будетъ на NW 61°, тогда должно спуститься и идти на SO 61°, придерживаясь преимущественно праваго берега Мило, который чистъ и приглубъ, а дабы далѣе миновать, у входа въ лѣвѣ лѣжащіе островки, отъ коихъ идутъ небольшіе рифы, должно когда откроется весь Каналъ или входъ, держать срединою онаго на SO 22°, до узкости, тогда склонять курсъ къ Осту, и достигнувъ на глубину 22хъ саженъ, въ разстояніи отъ берега около одной мили, гдѣ грунтъ илъ, можно ложиться на якорь. Идучи отъ Сѣвера должно проходить на траверзѣ острова Серфо, въ шести или осьми миляхъ, и держать прямо на S; сей курсъ приведетъ ко входу въ Каналъ. Берега сего Канала до самой рейды чисты и приглубы, и съ кораблемъ

можно подходить весьма близко, а потому не нужно бросать лотъ во время лавированія, но должно обратить вниманіе на теченіе, коего ни силы, ни направленія, опредѣлить не возможно, ибо они зависятъ отъ прежняго или настоящаго вѣтра; лучшія мѣста въ N части губы, на глубинѣ $18^{ти}$, $19^{ти}$, $20^{ти}$ саженъ, въ разстояніи отъ берега на $\frac{3}{4}$ мили; въ SW сторонѣ также находятся хорошія якорныя мѣста. По бѣдности жителей, съѣстныхъ припасовъ мало, а прѣсной воды нѣтъ въ такомъ количествѣ чтобы кораблю можно было оною запастись. Сей островъ доставляетъ мореплавателямъ токмо одну пользу, надеждное отъ бури убѣжище, въ которое можно съ линейнымъ кораблемъ смѣло входить въ самый крѣпкій вѣтръ.

Сей нѣкогда многолюдный, своею свободою и торговлею славившейся островъ, нынѣ имѣетъ весьма малое число бѣдныхъ жителей, изъ коихъ большая часть занимается воздѣлываніемъ виноградовъ и небольшимъ хлѣбопашествомъ единственно для своего пропитанія; прочіе островитяне, мореходцы, и признаны лучши-

ми для Архипелага Лоцманами; живуть въ городкѣ Кастрѣ на самой вершинѣ горы подобной Сахарной головы. Бѣдныя мазанки, по спиральной вокругъ горы линіи, такъ сказать наставлены неправильно; нѣтъ ни улицъ, ни настоящей дороги. Изъ любопытства мы ѣздили на ослахъ, и за трудъ вознаграждены прекраснымъ видомъ пространнаго горизонта, на которомъ зрѣнію представлялось великое число островов Архипелага и часть высокаго Морейскаго берега.

Отъ острова Мило мынаправили курсъ къ Дарданеламъ, между островами Негропонтомъ и Доро; насъ встрѣтили штили и маловѣтрія, продолжавшіеся болѣе 2хъ сутокъ; ширина пролива и приглубые берега дозволяли намъ свободно лавировать, но на все то пространство, которое мы во время дня успѣвали выигрывать лавированіемъ, теченіе ночью, при совершенныхъ штиляхъ насъ относило назадъ.

1го Ноября задулъ попутный вѣтръ, и на другой день мы пришли къ острову Тенедосу. Эскадра расположилась на якорѣ въ линіи между крѣпостью, которая на острову,

и Анатольскимъ берегомъ. Мѣсто сіе для поста блокады избрано по надежности грунта, и потому что всѣ суда идущія въ Константинополь, большею частію слѣдуютъ симъ путемъ, а дабы оные не могли прокрадываться, другимъ между островами къ Дарданеламъ ведущимъ проходомъ, Начальствующій Эскадрою учредилъ крейсерство между Тенедосомъ и Метелиномъ, такъ чтобы при N и NO вѣтрахъ, простирать плаваніе къ острову Лемносу. Г. г. Командирамъ судовъ отправляемымъ въ крейсерство даны были слѣдующія предписанія.

„Получивъ отъ Главноначальствующаго Эскадрою Его Сіятельства Графа Гейдена предписаніе, чтобы со ввѣреннымъ мнѣ отрядомъ слѣдовать къ Дарданеламъ между Тенедосомъ и Лемносомъ, для исполненія Высочайшей воли блокировать Дарданелы и Константинополь, предписываю Вашему Высокоблагородію при блокадѣ исполнять слѣдующее:„

„1е. Объявлять всѣмъ судамъ идущимъ къ Дарданеламъ что оныя блокируемы Россійскою эскадрою, и строго осматривать каждое судно на такомъ основаніи, что

естьли на судахъ не откроется военныхъ снарядовъ, или провизіи, дозволить имъ свободный путь, надписавъ въ пашпортѣ что судно такого числа было осмотрѣно и Шхиперу объявлено о блокадѣ; но естьли которыя изъ судовъ будутъ находиться подъ конвоемъ, и конвоирующій не будетъ позволять осмотрѣть конвоируемыхъ имъ судовъ, то объявить имъ, что немогутъ продолжать путь, и что ежели которыя суда отважатся форсировать блокаду, тогда будутъ имъ препятствовать силою.„

„2. Строго наблюдать, чтобъ ни какое судно нанятое Турками для провоза провизіи изъ Египта, не могло пройти въ Константинополь.„

„3. Пропускать свободно изъ Дарданель всѣ суда неимѣющія войскъ или военныхъ снарядовъ назначенныхъ противъ Грековъ, въ противномъ случаѣ велѣть итти обратно и силу отражать силою.„

„4. Ежели сверхъ чаянія внѣ Дарданель появится военное судно, имѣть всю ту осторожность, какую должно наблюдать противъ непріятеля, но отнюдь не дѣйствовать, естьли же хотя одинъ пу-

шечный выстрѣлъ послѣдуетъ въ командуемое вами судно, то немедленно атаковать и истребить то судно съ котораго сдѣланъ выстрѣлъ.„

„5. Наблюдать самую прозорливую осторожность противъ всѣхъ судовъ идущихъ изъ Дарданелъ, чтобы въ числѣ оныхъ подъ видомъ купеческихъ не скрывались Брандера, которые тотчасъ стараться пушечными выстрѣлами истреблять.„

„6. При осмотрѣ судовъ разныхъ націй, внушать офицерамъ чтобы они наблюдали всевозможную вѣжливость, но неменѣе того помнили, что накаждомъ изъ сихъ судовъ могутъ быть враждебныя умыслы, а потому для осмотра посылать всегда людей вооруженныхъ съ двумя офицерами, одного обязанность съ извѣстнымъ числомъ осмотрѣть внимательно грузъ судна, а другой долженъ оставаться на шлюпкѣ въ готовности для всякаго внезапнаго непріязненнаго дѣйствія; для сего къ вящшей предосторожности, держать всегда осматриваемое судно подъ своими пушечными выстрѣлами.„

„7. Всѣ суда идущія изъ Египта съ провизіею въ Дарданелы, подъ Турецкимъ или Египетскимъ флагами, брать въ плѣнъ и отсылать въ Поро, равнымъ образомъ и тѣ суда, которыя о блокадѣ уже были предварены, какимъ либо нашимъ военнымъ судномъ осмотрѣны, и о семъ сдѣлана надпись въ ихъ пашпортахъ, а они и въ другой разъ покусятся пройти въ Дарданелы, брать также въ плѣнъ какой бы ни были націи, и отсылать въ Поро, для дальнѣйшаго тамъ изслѣдованія.„

У острова Тенедоса стояли на якорѣ Австрійскіе Корветъ и Бригъ, Командиры коихъ пріѣзжали къ Начальствующему Эскадрою и откровенно объявили, что на канунѣ провели изъ Александріи въ Константинополь конвой состоящій изъ 15ти судовъ съ хлѣбомъ и разными припасами, но дѣло было сдѣлано и намъ оставалось только сожалѣть, что не могли сего предупредить; впрочемъ не въ нашей состояло власти отвратить, ибо дѣйствія блокады не можно было привести въ исполненіе прежде прибытія Эскадры въ близость Порта объявленнаго въ блокадѣ.

Къ руководству Г.г. Командировъ въ осмотрѣ судовъ и въ другихъ при блокадѣ обязанностяхъ, отъ Начальствующаго Эскадрою дано слѣдующее предписаніе.

„1. При Эскадрѣ занявшей постъ у острова Тенедоса, учреждается дежурство кораблей и фрегатовъ; ежедневно въ 8 часовъ утра будетъ по сигналу назначаемо для сего судно, которому для отличія отъ прочихъ имѣть гюйсъ на форъ-брамстеньгѣ, и присылать на Флагманскій корабль Лейтенанта за Паролемъ и приказаніемъ.„

„2. Вступившій въ дежурство корабль или фрегатъ, наблюдаетъ за всѣми проходящими комерческими судами и прибрежными лодками, которымъ дѣлаетъ опросъ и осмотръ по данной отъ меня формѣ.„

„3. Если какое изъ проходящихъ судовъ, по грузу, или по какимъ либо другимъ обстоятельствамъ окажется сомнительнымъ, то немедленно присылать ко мнѣ шхипера, или хозяина груза со всѣми его бумагами.„

„4. Каждое судно должно осмотрѣть недопуская онаго къ нашему отряду, и для

того высылать гребныя суда благовремянно, а чтобъ вѣрнѣе сіе исполнить, предоставляется Г.г. Командирамъ останавливать суда пушечными выстрѣлами, но запрещается дѣлать напрасные выстрѣлы.,,

,,5. Судну назначенному въ дежурство имѣть всегда на водѣ достаточное число гребныхъ судовъ на всякой случай готовыхъ.,,

,,6. Съ дежурнаго судна въ ночное время должно дѣлать объѣздъ кругомъ Эскадры по силѣ отданнаго отъ меня приказа, для наблюденія за всѣми дѣйствіями непріятеля, и въ особенности, о замышляемомъ имъ покушеніи сдѣлать на отрядъ нападеніе брандерами.,,

,,7. Ежели съ вечера сдѣланъ будетъ сигналъ, скрыть огни, то объѣздъ наблюдаетъ, чтобъ на судахъ отряда огней не было видно.,,

,,8. Объѣзднымъ судамъ должно строго наблюдать, чтобъ ни одно постороннее судно въ ночное время не подходило къ Эскадрѣ, если же таковое замѣчено будетъ, то давать о томъ знать выстрѣломъ и

тотчасъ бить тревогу для отраженія непріятельскихъ покушеній, и буде усмотренное судно окажется брандеръ, немедленно вступить подъ паруса, и стараться истребить оный выстрѣлами..,

Въ самый день нашего прибытія къ острову Тенедосу, отъ Паши присланы къ Адмиралу два Грека исправляющихъ должность Голландскаго и Австрійскаго Консуловъ, для узнанія съ какою цѣлью мы прибыли. Чрезъ пріѣхавшаго съ ними хромоногаго Италіанца, Доктора Паши, объявлено имъ что мы должны наносить Туркамъ всевозможный вредъ какъ нашимъ непріятелямъ, но если Паша дозволитъ Грекамъ свободно пріѣзжать на суда нашей Эскадры, и доставлять воду и свѣжую провизію, въ такомъ случаѣ никакихъ военныхъ дѣйствій противъ острова предпринято не будетъ. По выслушаніи сихъ словъ, на печальныхъ лицахъ бѣдныхъ Грековъ, блеснула радость, и они сдѣлавъ низкій поклонъ съ приложеніемъ руки къ сердцу, поспѣшили на берегъ извѣстить о семъ своего Пашу. На другой день, обрадованный такимъ предложеніемъ, въ страхѣ

пребывавшій Паша, незамѣдлилъ выслать Грековъ, и суда наши были окружены лодками выѣхавшими съ разными для продажи припасами, какъ будто въ дружественномъ портѣ. Такимъ образомъ обезпечивъ на первый случай снабженіе Эскадры главными потребностями, не нужно уже было распространять виды на занятіе Лемноса или другихъ островов находящихся въ близости Дарданелъ.

5го Ноября, при ясной погодѣ и умѣренномъ вѣтрѣ отъ NO, Начальствующій Эскадрою желая обозрѣть берега Анатоліи и прилежащіе Дарданельскому проливу острова Тенедосъ и Имбро, желая узнать не устроивають ли гдѣ крѣпости, въ 10 часовъ утра вступилъ съ Эскадрою подъ паруса. Въ полдень огибая S оконечность Тенедоса, увидѣли отъ SW къ Дарданеламъ идущія два судна; по приближеніи, они были опрошены и осмотрѣны; не найдено ничего противнаго правиламъ блокады, и потому имъ дозволили продолжать путь. Когда корабли и фрегаты снимались съ якоря, Турецкія войска расположенныя на Анатольскомъ берегу, пришли въ большое смятеніе, били въ бара-

баны тревогу, и мы въ зрительныя трубы видѣли войска, въ безпорядкѣ и толпами, по берегу бѣгущія въ разныя стороны.

Обошедъ утесистый берегъ съ NW стороны Тенедоса, мы взяли направленіе къ Дарданеламъ и пройдя устьѣ въ разстояніи $3\frac{1}{3}$ Италіанскихъ миль, Адмиралъ сигналомъ велѣлъ фрегату Ольгѣ, остаться на семъ мѣстѣ для крейсерства, и поворотивъ на другой галсъ съ кораблемъ Эммануиломъ пошелъ для осмотрѣнія острова Имбро. Въ полночь, за маловѣтріемъ, по S сторону сего острова, мы стали на якорь въ разстояніи $2\frac{1}{2}$ Италіанскихъ миль отъ берега, на глубинѣ 30^ти^ саженъ, имѣя грунтъ илъ. На другой день при SW вѣтрѣ, снялись съ якоря и пришли обратно къ острову Тенедосу.

Обозрѣвъ Дарданельскія укрѣпленія при устьѣ пролива, осмотрѣвъ прилежащіе острова, мы удостовѣрились что ни гдѣ нѣтъ лучшихъ якорныхъ мѣстъ, какъ при островѣ Тенедосѣ, и по благонадежности грунта, такъ и для наблюденія всѣхъ проходящихъ судовъ, а по сему Адмиралъ

положилъ имѣть постоянный постъ блокады, при южной сторонѣ острова Тенедоса.

До половины Ноября вѣтры дули умѣренные и погода стояла теплая, особенно при южныхъ вѣтрахъ были дни прекрасные, совершенно лѣтніе; но крѣпкій отъ сѣвера господствующій вѣтръ, постепенно прохлаждалъ воздухъ, и въ исходѣ мѣсяца начался чувствительный холодъ, такъ что измѣнившаяся температура атмосферы, являла признаки приближающейся зимы, наступлен:е и продолженіе коей состояло въ небольшихъ, подобно нашимъ на Сѣверѣ морозамъ, и въ жестокихъ буряхъ, которыя страшны для судовъ и могутъ быть гибельны внезапнымъ своимъ нашествіемъ, какъ мы сіе въ первый разъ испытали съ 19го на 20 число. Вѣтръ днемъ дулъ свѣжій отъ SO, въ полночь барометръ вдругъ необыкновенно опустился, между тѣмъ на краткое время вѣтръ стихъ и вскорѣ за симъ нашелъ жестокій съ проливнымъ дождемъ отъ запада шквалъ, въ одно почти мгновеніе такъ сказать обѣжалъ всѣ 8 румбовъ до Норда, и превратился въ штормъ,

который продолжался трое сутокъ въ NO четверти, съ ужасными порывами при чувствительномъ холодѣ, такъ что ртуть въ термометрѣ опустилась на 1° ниже точки замерзанія.

До наступленія бури, мы увидѣли подъ прикрытіемъ Австрійскаго конвоя отъ юга идущія суда, которыхъ по правамъ блокады невозможно было пропустить безъ осмотра; крѣпкій вѣтръ не позволялъ отправить ни шлюпки, ни катера, и надлежало пушечными выстрѣлами принудить конвоируемыя суда стать на якорь; Начальникъ конвоирующаго Австрійскаго Корвета, тотчасъ сіе исполнилъ, но легъ на якорѣ весьма близко къ острову Тенедосу, гдѣ грунтъ дурной; кажется что Австрійцамъ, которые непрестанно простираютъ плаваніе въ Архипелагѣ, сіе должно быть извѣстно. На другой день когда буря усилилась, всѣ суда конвоя дрейфовали, и отъ подвѣтреннаго каменистаго берега, были въ большой опасности, особенно Корветъ, который съ тремя брошенными якорями и совсѣмъ спущеннымъ рангоутомъ, притащило такъ близко къ страшнымъ скаламъ, что самая сія бли-

зость угрожавшая крушенiемъ, послужила къ спасенiю отъ дѣйствiя отражающихъ волнъ, но ежели бы подорвался канатъ, тогда погибель была бы неизбѣжна. Назавтра, коль скоро возможно было, съ нѣкоторою однакожъ отважностью, отправить гребныя суда, тотчасъ посланы барказы съ верпами, чтобъ вывести Корветъ изъ опаснаго положенiя. Тотъ, кто щастливо избѣгнулъ ожидавшаго крушенiя начальствуемаго имъ судна, конечно можетъ въ полной мѣрѣ постигнуть съ какою радостью Командиръ Австрiйскаго Корвета прiѣхалъ благодарить Адмирала, и разсказывалъ о избавленiи своемъ отъ угрожавшей ему погибели. Мы приняли искреннѣйшее участiе въ его радости, тѣмъ болѣе что исполняя обязанности наши по правиламъ блокады, подвергли сiе судно такой непредвидимой великой опасности. Командиръ Корвета предъявилъ доказательства что онъ, конвоируемыя имъ суда ограждаетъ отъ Пиратовъ, и ведетъ къ Дарданеламъ, что грузъ состоитъ въ сукнѣ и другихъ мануфактурныхъ вещахъ, и нѣтъ ничего противнаго правиламъ бло-

кады; Начальствующій Эскадрою позволилъ судамъ продолжать плаваніе.

Подавъ помощь постороннимъ, бѣдствію подвергшимся судамъ, мы были крайне озабочены о нашемъ въ крейсерствѣ находившемся кораблѣ Эммануилѣ, и не видя его нѣсколько дней, послѣ назначеннаго срока возвращенія къ отряду, начинали опасаться не послѣдовало ли съ нимъ какого большаго несчастія. Опасенія наши умножились когда отъ судовъ проходящихъ къ Дарданеламъ изъ Архипелага, мы узнали, что свирѣпствовавшая буря на многихъ островахъ произвела большія опустошенія; множество фруктовыхъ деревьевъ вырвано съ корнемъ, нѣсколько судовъ брошено на берегъ. Начальствующій Эскадрою немедленно отправилъ фрегатъ Марію узнать что случилось съ кораблемъ Эммануиломъ. Командиру предписано обойти весь берегъ острова Метелина, вступить въ каналъ Хіоскій, зайти къ острову Ипсарѣ и искать свѣденій о Эммануилѣ. Фрегатъ Марія возвратясь послѣ пяти дневнаго плаванія, къ великому нашему огорченію не доставилъ никакихъ извѣстій.

10го Декабря, прибывшій къ Эскадрѣ Греческій Корветъ, обрадовалъ насъ увѣдомленіемъ, что корабль Эммануилъ по достовѣрнымъ слухамъ долженъ находиться вь Поро; чрезъ два дни мы усмотрѣли въ горизонтѣ военное большое судно, и скоро узнали, нашего толь долго въ неизвѣстности для насъ пребывавшаго Эммануила. Радость была всеобщая, и какъ обыкновенно съ моряками случается, мы забыли все претерпѣнное нами въ минувшую бурю. Приложенный при семъ рапортъ Командира корабля Эммануила, Гна Капитана 1го ранга Куличкина, который просто, съ большею скромностію описывалъ испытанныя имъ бѣдствія, удостовѣритъ что корабль спасенъ отъ близкаго, угрожавшаго крушенія, благоразумными мѣрами, извѣстнаго своими достоинствами Начальника.

Рапортъ Капитана Куличкина.

„Бывъ отряженъ Вашимъ Превосходительствомъ въ крейсерство, 18го Ноября, я съ порученнымъ мнѣ кораблемъ, занялъ постъ между островами Лемносомъ и Метелиномъ, до 21го удерживалъ свое мѣсто при разныхъ перемѣнахъ крѣпкаго рифъ-

марсельнаго вѣтра изъ SO четверти, и жесточайшаго шквала, съ проливнымъ дождемъ нашедшаго изъ NW четверти съ переди курса корабля, лежавшаго лѣвымъ галсомъ. 21го въ исходѣ 4го часа, по полуночи, вѣтръ совершенно затихъ, сдѣлалась большая зыбь, темнота ночи необыкновенная, и молнія блистала отъ NO, что предвѣщало перемѣну вѣтра. Хотя къ сей перемѣнѣ была взята надлежащая осторожность, однакожъ шкваломъ съ подъвѣтра, изъ NO четверти, корабль подъ марселями, всѣми рифами зарифленными, положило совершенно на бокъ, вѣсь рангоутъ былъ въ величайшей опасности, но къ щастію паруса перебрасопили на правый галсъ, и корабль поворотилъ чрезъ фордевиндъ. Съ перемѣною вѣтра изъ NO четверти, въ продолженіи часа сдѣлался штормъ, коимъ выбило изъ всѣхъ парусовъ, такъ что небыло возможности удерживать своего мѣста; барометръ стремительно понижался. Чтобъ укрыться отъ жестокости бури, я принужденъ по совѣту Лоцмана, спуститься на западную сторону острова Метелина. Къ разсвѣту 31го надлежало бы увидѣть

мысъ Сигри (*), но весь горизонтъ покрылся такою густою пасмурностію, что ничего неможно было разсмотрѣть. Вѣтръ съ усиливающеюся жестокостію и шквалами перешелъ къ ONO. Мыса Сигри, за большею непроницаемою мглою, небыло видно, а потому я не могъ рѣшиться итти за островъ Метелинъ; по вѣтру сіе было бы весьма затруднительно, и для того привели на правый галсъ подъ гротъ-марселемъ. Около 10ти часовъ утра того же 21го, лопнулъ марса-шкотъ-блокъ съ лѣвой стороны въ шхаторинѣ, при чемъ изорвало большую часть подвѣтреннаго угла марселя. Когда оный закрѣпили, корабль остался подъ зарифленными триселями, и отъ сего сдѣлалась чрезвычайная боковая качка; я ожидалъ что слетятъ всѣ стеньги. Въ полдень съ баку нѣсколько голосовъ закричали берегъ! берегъ! и дѣйствительно сей берегъ былъ островъ С. Стради, по нашему плаванію со всемъ неожиданно открывшійся, и такъ близко, какъ только можно видѣть съ баку въ величайшую пасмурность. Щастливый и скорый

(*) Находящійся на западной сторонѣ острова.

поворотъ чрезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ, спасъ корабль отъ предстоявшей гибели; называю поворотъ сей щастливымъ, потому что когда корабль пришелъ по курсу въ 10 румбовъ, сдѣлался большой ходъ, и я терялъ надежду поворотить чрезъ фордевиндъ, ибо корабль переставалъ уклоняться подъ вѣтръ, и какъ говорится, рѣжетъ прямо въ берегъ, который видимъ былъ почти на самомъ бушпритѣ. Ваше Превосходительство легко себѣ представите мое положеніе. Страхъ изображался на лицѣ всего Экипажа, всѣ казалось ожидали гибельной минуты; присовокупите къ сему, что за часъ предъ тѣмъ, мы были поражены плачевнымъ зрѣлищемъ, въ волнахъ утопающаго и погибшаго, всѣми любимаго унтеръ-офицера, котораго силою ужаснаго порыва вѣтра сорвало съ бизань вантъ; онъ болѣе 5ти минутъ держался на водѣ, но для спасенія его не было ни какой возможности спустить шлюпку неподвергая людей той же участи; боченки и другія деревянныя вещи, брошенныя на воду, оставались безъ всякаго дѣйствія. По поворотѣ на лѣвый галсъ, мы легли на SOtS, чтобы пройти между островами Скиросъ и Ипсара,

въ разстояніи отъ перваго на 3 мили. Въ сіе время мы несли токмо зарифленный гротъ-трисель, ибо при поворотѣ чрезъ фордевиндъ бизань изорвало, а форъ-триселемъ корабль уклоняло много подъ вѣтръ и подвергало всей ярости волненія. Около 4хъ часовъ по полудни 22го, починили бизань и форъ-трисель, начали тянуть шхоты, но оба паруса изорвало; корабль оставшійся подъ однимъ гротъ-триселемъ потащило бокомъ. Съ 4хъ до 10ти часовъ по полудни, курсъ нашъ по счисленію не предоставлялъ возможности пройти островъ Скиросъ, ибо дрейфу было болѣе 5ти румбовъ; я приказалъ привязывать другую бизань и форъ-трисель; оба сіи паруса къ 12ти часамъ ночи подняты на мѣста. Отъ 10ти до 12ти часовъ, всѣ знавшіе о опасномъ нашемъ курсѣ, были въ безпокойствѣ. Поворотить въ ночное время, въ штормъ, я не рѣшался, опасаясь бѣдственныхъ послѣдствій, а ежели бы поворотилъ на другой галсъ, то и тогда не могли мы надѣяться лучшей участи, ибо по вѣтру курсъ нашъ при дрейфѣ, (коего надлежало считать какъ выше сказано не менѣе 5ти румбовъ) не провелъ

бы насъ выше острова Скироса; по всѣмъ симъ причинамъ я рѣшился положась на Провидѣніе, ожидать полуночи и перемѣны вѣтра, который уже смягчался. По прекратившейся пасмурности и по возвышенію барометра, мы увидѣли что надежда насъ не обманула; съ 12ти часовъ, вѣтръ началъ отходить къ NO, сдѣлался споснѣе, такъ что поставили бизань, форъ-трисель, фокъ-стаксель, корабль слушался руля, и мы могли взять курсъ между SOtO и SO½O. Къ 6ти часамъ утра 22го, были уже внѣ опасности, а съ разсвѣтомъ увидѣли острова Скиросъ и Ипсару, первый подъ вѣтромъ въ пасмурности, а послѣдній на SO 60°. По направленію вѣтра, еще весьма крѣпкаго, подъ тѣми парусами какіе мы тогда несли, не возможно было укрыться и держаться за симъ островомъ; привязать гротъ-марсель также не имѣли возможности, и я рѣшился спуститься за мысъ острова Негропонта, дождаться перемѣны вѣтра, вытянуть весьма ослабѣвтія стень-ванты, укрѣпить тронувшіяся съ мѣстъ росторы, у коихъ лопнули подкрѣпляющіе рымы. Спустясь къ Негропонту на пути привязали запасный

гротъ-марсель и поставили остальные два марселя. Около 2хъ часовъ по полудни 22го, обошедъ мысъ Мантелло, я привелъ въ бейдевиндъ на правый галсъ; до 5ти часовъ пополудни держался подъ высокостьми берега Негропонта; въ сіе время по перемѣнно находили жестокіе порывы и вѣтръ совершенно затихалъ, корабль отбивало отъ берега; подъ зарифлеными марселями и зарифленнымъ фокомъ, я лавировалъ къ острову Андросу. Въ исходѣ седьмаго часа по полудни перемѣнный вѣтръ между N и O началъ свѣжеть съ порывами, и когда мы сдѣлали третій галсъ, теченіемъ изъ пролива и отъ сильныхъ шкваловъ насъ свалило къ острову Зеѣ. Видя что въ продолженіи ночи мы не можемъ удержать своего мѣста, въ 12ть часовъ 23го, я легъ въ дрейфъ между островами Зея и Макронизи, ожидая разсвѣта и перемѣны вѣтра. Въ 7 часовъ утра, мы находились по западную оконечность острова Макронизи; вѣтръ ни сколько не смягчался и къ перемѣнѣ не было надѣжды, я рѣшился спуститься въ Портъ Поро.,,

„Ваше Превосходительство изволите усмотрѣть, что кромѣ всѣхъ вышеприведенныхъ обстоятельствъ моего плаванія съ 21го по 23, были и другіе побудительныя причины, которыя принудили меня рѣшиться итти въ Поро. О всѣхъ поврежденіяхъ требующихъ прочнаго исправленія, прилагаю реестръ. Съ 21го по 23, служители не имѣли горячей пищи; (не возможно было варить оной отъ жестокой качки); не имѣли ни сколько отдыха отъ безпрерывныхъ общихъ работъ, и измоченныя проливнымъ дождемъ, не имѣли ни времени ни возможности надѣть сухой одѣжды, потому что все ихъ платье въ кисахъ, ящикахъ и жилой палубѣ замочено отъ течи съ верьху; люди не отходили отъ помпъ и силы ихъ изнурились, число больныхъ въ два дни умножилось отъ 6^{ти} до 24^{хъ} человѣкъ. 23го Ноября, я пришелъ благополучно въ портъ Поро, и донесъ Г^{ну} Чрезвычайному Посланнику Тайному Совѣтнику Рибопьеру, Капитану 1го ранга Бутакову, а по прибытіи Г. Вице-Адмирала Графа Гейдена, донесъ Его Сіятельству о причинахъ побудившихъ меня зайти въ Поро. 7го Декабря снялся съ якоря для обратнаго слѣ-

дованія къ Дарданеламъ, и пришелъ сего числа благополучно.,,

,,Вѣдомость о поврежденіяхъ послѣдовавшихъ во время шторма.

Фокъ-мачта отъ Свивъ-сарвинь стропа, въ верьхъ по топу на правую сторону сдѣлала значительную погибь.

Разорвало форъ-трисель.

У вадеръ-багштага лопнулъ гакъ.

У форъ-марса передняя краспица въ замкахъ имѣла большое движеніе.

У запасныхъ якорей изъ подъ лапъ съ обѣихъ сторонъ вышибло подставы и унесло въ море.

У гротъ-марселя лопнулъ марса-шхотъ блокъ, и изорвало лѣвый уголъ гротъ-марселя.

Гротъ марса-драйрепъ и гротъ стеньлюфъ багштагъ съ лѣвой стороны лопнули.

Въ рулѣ у сорленя кнопъ оторвало.

Помпы съ лѣвой стороны обѣ повреждены и не дѣйствовали.

На роспорахъ съ правой стороны гдѣ крѣпится найтовъ, рымъ лопнулъ и роспоры сдвинулись съ мѣста.

Штормовую бизань разорвало.

Корабль отъ сильной боковой качки всѣми палубами съ верху имѣлъ большую течь.

Всѣ сіи поврежденія, въ Поро сколько было возможно исправлены и приведены въ лучшее состояніе."

На подлинномъ подписали: Капитанъ 1го ранга Куличкинъ.

Ревизоръ Лейтенантъ Веселаго.

Председатель Комитета получилъ отъ Начальствующаго Эскадрою въ Архипелагѣ Г. Контръ-Адмирала Рикорда, письмо въ слѣдующихъ словахъ:

Командиръ фрегата Елисаветы, Капитанъ-Лейтенантъ Чистяковъ, представилъ ко мнѣ сдѣланное имъ описаніе о постигшемъ его во время жестокой бури бѣдствіи, въ потерѣ всего рангоута; я присовокупилъ къ сему замѣчанія и къ статѣ помѣстилъ, любопытства заслуживающее, случайно мнѣ сдѣлавшееся извѣстнымъ, происшествіе относящееся до Президента Греціи Графа Каподистріа, на котораго теперь обращено вниманіе Европы, имѣю честь препроводить описа-

ніе сіе къ Вашему Превосходительству, полагаю что по разсмотрѣніи Вашемъ, вы помѣстите оныя въ полезныхъ для морскихъ Офицеровъ Запискахъ, издаваемыхъ отъ Ученаго Комитета подъ руководствомъ Вашего Превосходительства.

„Желая описать произшествіе потери рангоута на фрегатѣ Его Императорскаго Величества, Елисаветь, послѣдовавшее съ 6го на 7 число Декабря 1829 года ночью, не излишнимъ считаю начать со времяни отправленія фрегата изъ Кронштата, потому что плаваніе наше было весьма трудное до самаго Архипелага.„

„Отправясь 5го Іюня 1829 года, въ самое лучшее время для плаванія въ сѣверныхъ моряхъ, мы имѣли нѣсколько хорошихъ дней, какъ бы для пріуготовленія служителей къ перенесенію предстоявшихъ потомъ трудностей; холодъ, дожди и туманы необыкновенные въ сіе время года, съ крѣпкими противными вѣтрами продлили плаваніе наше до Шербурга на 40 дней.„

„Категатъ, мы прошли токмо съ помощію лота и Англійскихъ Лоцій; при выходѣ въ Скагеракъ, крѣпкій вѣтръ доходившій иногда до шторма, продолжался

четверо сутокъ и приближилъ фрегатъ къ Шведскимъ шхерамъ при коихъ нѣтъ извѣстной гавани, и для избѣжанія опасности мы должны были войти въ Винго-зундъ. Чрезъ два дня наступившій попутный вѣтръ, былъ такъ крѣпокъ что можно сказать перенесъ фрегатъ Нѣмецкимъ моремъ до Галопера въ двои сутки; (*) но надежда наша, также быстро пробѣжать Англійскій каналъ подъ прикрытіемъ Французскихъ береговъ, которые бы защитили насъ отъ волненія, ниспровергнута, крѣпкими, при большей мрачности, Юго-западными вѣтрами, такъ что мы двадцать дней боролись съ оными въ опасномъ каналѣ, въ коемъ всѣ мѣли и мысы, какъ у Англійскихъ такъ и Французскихъ береговъ, обращаютъ вниманіе, заботливость и осторожность Мореплавателя. Благодаря Лоту и лоціи, фрегатъ нако-

(*) Кому изъ Морскихъ Офицеровъ не извѣстно, что крѣпкій вѣтръ въ 9 румбовъ отъ потребнаго курса, тяжелонагруженному судну, часто наноситъ болѣе вреда нежели и самый противный вѣтръ. Поврежденія фрегата Елисаветы при переходѣ Сѣвернымъ моремъ, служатъ сему доказательствомъ.

нецъ могъ зайти для нѣкоторыхъ исправленій въ Шербургъ, но у входа едва не подвергся бѣдствію. (*) При крѣпкихъ SSW вѣтрахъ, подъ рифленными марселями и нижними парусами, мы нѣсколько дней лавируя къ Шербургу и пользуясь приливами столько приближились къ сему Порту, что надѣялись войти съ той или другой стороны, т. е. отъ W или O, какъ вдругъ вѣтръ перемѣнился на сѣверный свѣжій, съ дождемъ и мрачностью, которая совершенно закрыла берега. Привести къ вѣтру узкость мѣста не позволяла, по Лоціи которою мы руководствовались, въ близости насъ не было ни какой опасности, и я надѣясь притомъ увидѣть назначенную на картѣ, Плотину (Дикъ), рѣшился идти по предначертанію Лоціи придерживаясь ближе къ одной изъ крѣпостей, но какъ Плотина смыта еще въ 1808 году, а въ Лоціи о средней крѣпости (Дофиновой), на срединѣ сей насыпи сооружен-

(*) Нахожу за нужное сообщить сіе произшествіе съ нѣкоторою подробностію, для нашихъ Мореплавателей которымъ случится быть въ подобныхъ обстоятельствахъ.

женной, ничего не сказано, то мы по мрачности приняли оную за крѣпость Керквиль, находящуюся съ правой стороны входа. По сему направленію, курсъ нашъ велъ, какъ въ послѣдствіи открылось, прямо на продолжающуюся подводную насыпь Плотины; къ счастію мрачность нѣсколько прочистилась, и мы не видя насыпи, не могли узнать положенія настоящаго входа, а потому, хотя съ нѣкоторою опасностію отъ крѣпости вѣтра прямо на берегъ дувшаго, надлежало привести въ бейдевиндъ и требовать Лоцмана; онъ вскорѣ выѣхалъ, и при его пособіи фрегатъ благополучно достигъ въ Шербургъ.

Во время двадцати дневнаго пребыванія нашего въ семъ портѣ, погоды большею частію стояли ненастныя, такъ что не было возможности просушить фрегатъ и служительскій экипажъ. Отправясь изъ Шербурга мы вновь встрѣтили противный отъ SW вѣтръ, который у мыса Лизарда перешелъ къ Сѣверу, быстро перенесъ фрегатъ къ мысу Сантъ-Винценту, но по мѣрѣ приближенія къ Гибралтарскому проливу, вѣтръ перемѣнился и наконецъ сдѣлался крѣпкій совершенно про-

тивный. Я рѣшился спуститься въ Кадиксъ; въ семъ портѣ простоялъ за вѣтромъ 6 дней. Мы приняты были съ изъявленіями искренно благопріязненнаго расположенія.

Не описывая Кадикса, замѣчу только что строеніе домовъ въ Испаніи вообще такъ прочно, что можно въ оныхъ защищаться отъ приступовъ непріятеля, и каждый городъ при храбрости народа, можетъ пріобрѣсть славу Сарагоссы. Открытіе Порта-франка, хотя и непроизвело еще въ Кадиксѣ большаго въ торговлѣ движенія, но вѣроятно будетъ источникомъ изобилія въ семъ городѣ, и упадка Гибралтара, откуда нынѣ вывозятъ всѣ залежавшіеся тамъ товары и продаютъ дешевою цѣною.

Почтеннѣйшій нашъ Генеральный Консулъ въ Кадиксѣ, Александръ Ивановичь Гессеръ, принялъ насъ дружественно и доставя все что было нужно для фрегата, доставлялъ пріятныя знакомства и разныя удовольствія.

Пользуясь первымъ попутнымъ вѣтромъ мы отправились изъ Кадикса и скоро прошли Гибралтарскій проливъ, при

благопріятной погодѣ, которая продолжалась во все время плаванія нашего Средиземнымъ моремъ, какъ будто для вознагражденія за трудный изъ Кронштата переходъ, въ теченіе коего мы имѣли такъ много бурь и ненастныхъ погодъ, что мнѣ во все продолженіе моей службы, таковыхъ не случалось испытать. Когда мы проходили берега Сициліи, крѣпкимъ вѣтромъ при большомъ ходѣ и волненіи, выбило погонный портъ; послѣдствіе таковаго случая могло быть въ нѣкоторой степени бѣдственно, ежели бы дѣятельною расторопностію вахтенныхъ Офицеровъ поврежденіе не было скоро исправлено. Послѣ сего, безъ всякихъ любопытства достойныхъ произшествій, мы благополучно достигли въ Портъ Поро, мѣстопребываніе нашей эскадры. Вскорѣ по прибытіи моемъ, Начальствующій эскадрою Г. Вице-Адмиралъ Графъ Гейденъ, далъ мнѣ повелѣніе итти въ Наполи-ди-Романію (гдѣ находится Греческое Правительство) (*) для здачи привезеннаго на фре-

---

(*) Графъ Иванъ Антоновичь Каподистріа, призванный народомъ принять главное правленіе,

гатѣ груза, состоящаго въ полевой Артиллеріи и солдатскихъ ружьяхъ. По

съ званіемъ Президента, отправился въ Генварѣ мѣсяцѣ 1828 года изъ Анконы на Англійскомъ военномъ кораблѣ (Warspite) Варспейтъ, къ острову Эгинѣ, гдѣ находилось тогда временное Правительство Греціи; кораблю оставалось токмо нѣсколько часовъ плаванія чтобы войти въ гавань, какъ вдругъ задулъ сильный противный отъ Сѣвера вѣтръ, въ зимнее время большею частію въ Архипелагѣ свирѣпствующій. Опытный Англійскій Капитанъ, видя что наступаетъ настоящая бурная погода, предложилъ Графу Каподистрію, спуститься въ ближайшую гавань Наполи-ди-Романію, куда въ теченіи одного дня и прибыли благополучно. На марсѣ корабля поднятъ былъ Греческій Національный флагъ, и потому Приматы Греческіе тотчасъ явились къ своему Президенту и сказали ему скорбную вѣсть, что на обширной долинѣ раздѣляющей Наполи-ди-Романи отъ Аргоса, собравшіеся Греческіе воины точатъ свои мечи, не на защиту ихъ отечества, но на брань междоусобную. Два извѣстные Военачальника Колокотрони и Грива, враждебною пылая другъ къ другу ненавистью, готовились полчищами своими сразиться. Графъ Каподистріа съѣзжаетъ тотчасъ вмѣстѣ съ Приматами на берегъ, даетъ аудіенцію Колокотро-

исполненіи сего, я отправился обратно къ эскадрѣ въ Поро, имѣя на фрегатѣ

тію и Гривѣ, которые призпавъ въ его особѣ Главнаго Правителя Греціи, съ покорною главою кладутъ свои оружія къ его ногамъ, и пылавшій уже пламень раздора, какъ отъ благотворнаго дуновенія совершенно погасъ. Въ толпахъ собравшихся на Аргоской равнинѣ буйныхъ воиновъ, раздались радостные крики: "*Зито о Кивернитись*: т: е: да здравствуетъ Президентъ! Такимъ образомъ Провидѣніе, бурею воспрепятствовавъ Графу Каподистрію съ кораблемъ пристать къ острову Эгинѣ, направило его въ Наполи-ди-Романію, чтобъ прекратить другую ужаснѣйшую бурю противъ человѣчества возставшую.

Капитанъ корабля пораженный удивленіемъ, что Графъ Каподистріа съѣхалъ на берегъ безъ всякой стражи, узнавъ о его подвигѣ сказалъ.„ Теперь вижу какого великаго человѣка для Греціи привезъ на моемъ кораблѣ.„

Я имѣлъ случай объѣхать часть плодоносной Арголіи до Коринфскаго перешейка и вездѣ слышалъ благословенія, возсылаемыя Президенту, котораго кроткіе поселяне нынѣ спокойно земледѣльческими работами занимающіеся, называютъ *барбо Іани* т: е: *дядюшка* или *дѣдушка Иванъ*. Сдѣлавъ только шагъ въ Морею, можно удостовѣриться что такое

Г-на Контръ-Адмирала Петра Ивановича Рикорда, который былъ въ Наполи-ди-Романіи для свиданія съ Президентомъ Греціи Графомъ Каподистріа.

Ноября 6-го, когда мы приблизились ко входу въ Поро, тихіе между высокими горами часто измѣняющіеся вѣтры, недопустили насъ войти въ портъ до наступленія совершенно темной ночи. Около 11-ти часовъ, къ Юго-западу появилась яркая, блистаніемъ своимъ ослѣпляющая молнія. Въ разныхъ направленіяхъ отъ горизонта носимыя мрачныя тучи, и состояніе Атмосферы, освѣщаемой усиливающеюся безъ грома молніею, хотя и предвѣщали что-то бурное, но какъ въ барометрѣ не было ни какой перемѣны, то мы взяли токмо обыкновенные предосторожности для ночнаго времяни при сом-

---

Графъ Каподистріа для Греціи! всѣ части общественнаго благоустройства и правленія возникли уже на твердыхъ основаніяхъ; да поможетъ ему Всемогущій Богъ, подъ покровительствомъ трехъ высокихъ Державъ, совершить великое для человѣчества дѣло, возведеніемъ Греціи въ достоинство Европейскихъ Націй.

К. А. П. Рикордъ.

нительной погодѣ; закрѣпивъ всѣ паруса остались подъ одними зарифленными марселями, чтобы лучше управлять фрегатомъ, для удаленія отъ опасныхъ по близости находящихся каменьевъ. Между тѣмъ молнія не преставала, такъ сказать, прорѣзать медленно со всѣхъ сторонъ надвигающіяся черныя тучи, и вѣтръ сдѣлался такъ тихъ, что нужно было спустить гребное судно для отбуксированія фрегата отъ каменьевъ, къ которымъ теченіемъ прижимало. Удалясь сей опасности, мы взяли надлежащій курсъ, при тихомъ отъ сѣвера подувшемъ вѣтрѣ, и едва успѣли поднять шлюбку, какъ вдругъ изъ подъ вѣтра нагрянулъ шквалъ, предшествуемый ужаснымъ отъ большаго дождя и града шумомъ, все пространство по временамъ видимаго горизонта, обложилъ густою тучею, которая разразившись (какъ казалось) надъ самымъ фрегатомъ, сильнымъ ударомъ грома со свистомъ страшнаго вихря, такъ повалила фрегатъ на бокъ, что всѣ почти стоявшіе на шканцахъ попадали. Въ сію ужасную, гибелью угрожающую минуту, слышали какой-то отличный отъ громовыхъ

ударовъ трескъ, и прежде нежели возможно было что либо предпринять, ярко блеснувшая молнія, изумленнымъ нашимъ взорамъ, открыла необыкновенно бѣдственное зрѣлище. Весь, вихремъ сломанный, такелажемъ поддерживаемый рангоутъ, висѣлъ надъ одними уцѣлѣвшими мачтами, и двумя нижними реями; вырванные паруса взвивались лоскутками, дождь смѣшанный съ градомъ лился рѣкой, и фрегатъ которымъ отъ обломковъ упавшихъ стеньгъ, реевъ и такелажа, не возможно было управлять, силою вѣтра быстро несло по направленію курса прямо на каменья. Темнота ночи усугубленная черною надвигающеюся тучею, была такова, что находившійся на шканцахъ Г. Контръ-Адмиралъ Петръ Ивановичь Рикордъ, долженъ былъ спрашивать близь его стоявшихъ, кто они, дабы знать кому приказывать, и видя неопытную команду фрегата нѣкоторымъ ужасомъ пораженную, (*) при

(*) Желаю знать, у какого опытнаго моряка не поколеблется духъ въ страшную минуту при внезапно возставшихъ отъ стихій грозныхъ пораженіяхъ, которыхъ никакая благоразумная на морѣ осторожность ни предвидѣть, ни от-

казалъ мнѣ занять мѣсто на бакѣ, чтобы внимательнѣе наблюдать впереди находившуюся опасность и стараться поднять спасительный въ нашемъ положеніи парусъ фокъ-стаксель, что удачно исполнено. При дѣйствіи сего паруса, фрегатъ послушался руля и уклонясь отъ гибельныхъ каменьевъ (*) вышелъ изъ опасности. Тогда Его Превосходительство поручилъ мнѣ распорядиться работами, чтобы освободить фрегатъ отъ обломковъ рангоута и упавшаго такелажа, и безъ крайней необходимости не рубить главныхъ снастей, а все что возможно спасать. Команда съ ободреннымъ духомъ,

---

вратить не въ сплахъ; признаюсь что я внутренно находился не въ лучшемъ состояніи нежели команда, но продолжительная моя 35ти лѣтняя служба и опытность, дозволили мнѣ скоро, такъ сказать измѣрить, степень опасности, въ которой былъ фрегатъ и надлежало сохранить нужное присутствіе духа.

К. А. П. Рикордъ.

(*) Сей случай доказываетъ, что никогда не должно пренебрегать при самомъ отправленіи въ море, тотчасъ привязывать штормовые паруса.

К. А. П. Рикордъ.

въ содѣйствіи всѣхъ Г.г. Офицеровъ, не взирая на ужасную темноту ночи, при свѣтѣ однихъ фонарей, немедленно приступила къ работѣ. Въ теченіи пяти съ половиною часовъ, все было распутано, разобрано и нужное поднято на фрегатъ, который приведенъ въ такое состояніе, что можно было онымъ управлять, и мы поставя уцѣлѣвшіе паруса, гротъ, фокъ и триселя, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, взяли курсъ прямо въ заливъ Эгину, и къ 10^{ти} часамъ утра, благополучно положили въ ономъ якорь. При входѣ въ заливъ усмотрѣли стоящіе на рейдѣ подъ Англійскимъ и Французскимъ Вице-Адмиральскими флагами, два корабля, съ которыхъ тотчасъ были присланы гребныя суда для буксира; но фрегатъ такъ хорошо шелъ при свѣжемъ вѣтрѣ, что не настояло надобности въ помощи. Мы потомъ лично изъявили признательность нашу Г^{мъ}. Вице-Адмираламъ за благосклонное желаніе оказать намъ пособіе (*).

(*) Англійскій Вице-Адмиралъ Sir Poultney Malcolm, узнавъ что я на фрегатѣ, предложилъ мнѣ военный бригъ для слѣдованія въ Поро; я поспѣшилъ воспользоваться симъ благопріятен-

Благодареніе Богу ни одинъ человѣкъ не погибъ, при семъ весьма рѣдко на морѣ

нымъ вниманіемъ. Прибывъ въ Поро донесъ Его Сіятельству Графу Гейдену о бѣдствіи съ фрегатомъ и узналъ что такойже самый грозный шквалъ со всею яростію разразился между высокими Морейскаго берега горами, безопасную гавань Поро образующими, такъ что всѣ корабли подрейфовало, у нѣкоторыхъ порвало канаты, не взирая что стеньги и реи были спущены на низъ; на фрегатахъ въ полномъ вооруженіи стоявшихъ, сломило брамъ-стеньги; не малое число Греческихъ лодокъ на греблѣ по гавани шедшихъ, со всѣмъ опрокинуто и нѣсколько человѣкъ утонуло.

Долгомъ почитаю при семъ случаѣ отдать совершенную справедливость Командиру Фрегата Елисаветы Капитанъ-Лейтенанту Чистякову, въ благоразумной его распорядительности, при многотрудной, подъ непосредственнымъ его наблюденіемъ успѣшно оконченной работѣ, за которую Англійскій Вице-Адмиралъ Малькольмъ, когда Г. Чистяковъ пріѣзжалъ его благодарить, почтилъ лестнымъ отзывомъ, сказавъ: Со всѣми можетъ случиться подобное нещастіе, потерять стеньги; но не всякой такъ дѣятельно управится какъ вы съ своимъ фрегатомъ.

К. А. П. Рикордъ.

встрѣчающемся бѣдственном случаѣ (*).

На другой день 8го Декабря, по прибытіи въ Эгину поставили фальшивый

(*) Потеря всего рангоута отъ одного порыва вѣтра, случилась какъ мнѣ кажется послѣдній разъ въ Россійскомъ флотѣ, на фрегатѣ Амфитридѣ, подъ командою Капитана 1го ранга Тулубьева въ 1812 году, въ крейсерствѣ въ Балтійскомъ морѣ (*).

К. Л. Чистяковъ.

(*) Въ Архипелагѣ гдѣ свирѣпствуютъ морскіе вихри или Тромбы, не знаю почему здѣшними мореплавателями называемые Fortuna, такіе нещастные случаи не рѣдки, и бываютъ для судовъ совершенно гибельные. Въ недавнемъ времяни, не болѣе четырехъ лѣтъ назадъ, Англійскій военный бригъ Алжоринъ, при нашествіи таковаго вихря ночью, погибъ со всѣмъ экипажемъ. Сей нещастный бригъ, какъ мнѣ разсказывали Англійскіе морскіе Капитаны, находился вмѣстѣ съ 74 пуш. кораблемъ Ревенжъ, и погода днемъ была такая благопріятная, что погибшій Командиръ Брига обѣдалъ у Капитана на кораблѣ; (думалъ ли онъ возвращаясь съ корабля на маленькомъ яликѣ по тихой поверхности моря и приставая къ своему бригу, что вступаетъ въ ужасную для себя могилу, которую къ сей ночи судьба для него пріуготовила! Друзья на твердой землѣ, на сухомъ пути спокойно бѣсѣдующіе! Вспоминайте иногда о бѣдныхъ морякахъ, какъ они носясь по волнамъ, бѣдствуютъ!) Предъ наступленіемъ шквала съ вихремъ, на кораблѣ брали рифы, дѣйст-

рангоутъ, привязали паруса, и 9го около полудня фрегатъ благополучно вошелъ въ Поро.—Командиръ фрегата Елисавета,

Капитанъ-Лейтенантъ Чистяковъ.

віе онаго было столь сильно, что вырвало всѣ паруса, при чемъ нѣсколько матрозовъ погибли, переломило фока-рей и сорвало брамъ-стеньги, а злополучный отъ корабля отставшій бригъ, былъ захваченъ симъ разрушительнымъ шкваломъ, какъ полагаютъ подъ большими парусами, и съ такою стремительностію погрузился въ морской безднѣ, что ни одинъ человѣкъ не успѣлъ спастись, не оставя даже ни какихъ признаковъ на поверхности моря, а по истеченіи нѣсколькихъ дней находили всплывшія бочки и часть запаснаго рангоута. Плаваніе въ водахъ Архипелага для мореплавателей изъ Сѣверныхъ морей приходящихъ, не можетъ показаться благопріятнымъ и даже въ лѣтнее время плѣнительнымъ; въ Архипелагѣ нѣтъ ни быстрыхъ теченій, ни подводныхъ рифовъ или каменьевъ, всѣ проливы чисты, нѣтъ угрюмыхъ тумановъ и въ лѣтніе мѣсяцы не бываетъ дождей, погоды всегда ясныя, и даже безлунныя ночи, при ясномъ блескѣ звѣздъ на чистомъ лазоревомъ небесномъ сводѣ, кажутся довольно свѣтлыми; но горе тому мореплавателю, который обезпечивъ себя морскою пищею, не обратитъ должнаго вниманія и не возметъ надлежащихъ предосторожностей, когда въ одну изъ такихъ безоблачныхъ ночей, на горизонтѣ появится молнія и въ блистаніи своемъ начнетъ примѣтно расширяться; вѣрный признакъ перемѣны вѣтра, и чѣмъ далѣе продолжается сіе постепенно увеличивающееся явленіе, тѣмъ ужаснѣе находятъ шквалы; въ такомъ случаѣ всего лучше закрѣпить всѣ па-

Перечень Метеорологическихъ наблюденій въ Севастополѣ при Флотскомъ Училищѣ, въ 1829мъ году (*).

1е Состояніе Барометра.

Самая большая высота барометра была 30.51 Англійскихъ дюймовъ, отъ 3хъ часовъ по полуночи до 3хъ по полудни Ноября 25го, при тихомъ сѣверо-восточномъ вѣтрѣ и мало-облачномъ небѣ.

Самая меньшая 29.17 Англійскихъ дюймовъ, отъ 4хъ до 7ми часовъ по полуночи Апрѣля 20го, при среднемъ южномъ вѣтрѣ и пасмурномъ небѣ съ дождемъ.

Слѣдовательно разность между самою большею и самою меньшею высотою была 1.34 дюйма, средняя высота 29,84.

Найденная изъ 1460 наблюденій средняя высота барометра 29.862 дюйма.

руса и спокойно ожидать перемѣны вѣтра, которая при такихъ явленіяхъ почти всегда послѣдуетъ.

К. А. П. Рикордъ.

(*) Метеорологическія наблюденія произведенныя въ Севастополѣ и Николаевѣ, доставлены въ Комитетъ по распоряженію Господина Адмирала Алексѣя Самойловича Грейга.

Ртуть въ барометрѣ находилась между 29ти и 30ти дюймовъ 1220 разъ, между 30ти и 31го дюйма 240 разъ.

2е. Раствореніе воздуха.

Самая большая теплота по Реомюрову термометру была + 27.2 градусовъ, 21го Іюля, въ два часа по полудни, при юго-западномъ тихомъ вѣтрѣ и ясномъ небѣ. Самая большая стужа — 14.7 градусовъ, Генваря 6го, въ 11 часовъ по полудни, при Сѣверовосточномъ вѣтрѣ и облачномъ небѣ.

Слѣдовательно разность между крайними степенями теплоты и стужи была 41.9 градусовъ, средняя точка между большимъ возвышеніемъ и большимъ пониженіемъ термометра находится на + 6.25.

Среднее раствореніе воздуха изъ 1460 наблюденій найдено + 9.083 град. теплоты.

Ртуть находилась въ термометрѣ выше точки замерзанія, между 0 и 5ти градусовъ 265 разъ, на 5ти град. 6, между 5ти и 10ти град. 274, на 10ти град. 8 разъ, между 10ти и 15ти град. 328, на 15ти град. 4, между 15ти и 20ти град. 262 раза, между 20ти и 25ти град. 102, между 25ти и 30ти град. 6, на точкѣ замерзанія 2 раза.

Ниже точки замерзанія, между 0 и 5ти град. 151 разъ, между 5ти и 10ти град. 44, на

10$^{\text{ти}}$ град. 1, между 10$^{\text{ти}}$ и 15$^{\text{ти}}$ град. 5 разъ. И такъ выше точки замерзанія измѣненіе ртути было 1259 разъ; а ниже точки замерзанія 201 разъ.

3е. Состояніе Атмосферы, водяные и огненные метеоры.

Ясныхъ дней было 148, частію облачныхъ 88, совершенно облачныхъ 87, пасмурныхъ 42, дождевыхъ 111, снѣжныхъ 24, туманъ былъ 39 разъ.

Громъ слышенъ былъ въ Апрѣлѣ 2 раза, въ Маіѣ 1 разъ, въ Іюнѣ 5, въ Іюлѣ 5, въ Сентябрѣ 1 и въ Октябрѣ 1 разъ.

Первый громъ съ молніею былъ Маія 30$^{\text{го}}$, въ часъ по полуночи, при тихомъ ZO вѣтрѣ и облачномъ небѣ съ дождемъ; послѣдній Октября 6$^{\text{го}}$, изрѣдка во весь день, при среднихъ ZW, и WNW вѣтрахъ, облачномъ небѣ и времянно шедшемъ дождѣ.

Первый морозъ былъ Октября 24$^{\text{го}}$, въ 7 часовъ по полуночи, при крѣпкомъ Сѣверовосточномъ вѣтрѣ, и облачномъ небѣ; послѣдній Марта 18$^{\text{го}}$, въ 6 часовъ по полуночи, при маловѣтріи между N и O и мало-облачномъ небѣ. — Слѣдовательно лѣта было 219 дней.

Вѣтръ бурный дулъ 1 разъ, крѣпкій 14, средній 110 разъ, тихій 240, маловѣтрій или штилей было 51.

Въ NO четверти, вѣтръ дулъ 72 раза, въ ZO 36, въ ZW 83, въ NW 122 раза.

Землетрясеніе было 1 разъ, 14го Ноября въ 4 часа по полуночи, при Сѣверо-восточномъ тихомъ вѣтрѣ и свѣтло-облачномъ небѣ.

Перечень Метеорологическихъ наблюденій, въ Николаевѣ при Черноморскомъ Депо картъ, въ 1829мъ году.

1е. Состояніе Барометра.

Самая большая высота барометра была 30.85 Англійскихъ дюймовъ, Ноября 25го въ 10 часовъ по полуночи, при Сѣверо-восточномъ среднемъ вѣтрѣ; самая меньшая высота 29.21 дюйма, Апрѣля 17го, въ продолженіи сутокъ, при среднемъ WNW вѣтрѣ, мало-облачномъ небѣ, съ просіяніемъ солнца.

Слѣдовательно разность между самою большею и самою меньшею высотою была 1.64 дюйма, а средняя высота 30.03 дюймовъ.

Найденная изъ 1825 наблюденій средняя высота барометра 29.84 дюйма.

Ртуть въ барометрѣ находилась между 29ти и 30ти дюймовъ 1326 разъ; на 30ти дюймахъ 90 разъ, между 30ти и 31го дюйма 409 разъ.

2е. *Растворенiе воздуха.*

Самая большая теплота по Реомюрову термометру была 29.0 градусовъ, Іюля 22го, въ половинѣ втораго часа по полудни, при западномъ среднемъ вѣтрѣ и свѣтло-облачномъ небѣ; самая большая стужа 20.2 градусовъ, 8го Генваря въ полночь, при NW тихомъ вѣтрѣ и ясномъ небѣ. Слѣдовательно разность между крайними степенями теплоты и стужи 49.2 градусовъ; средняя точка между большимъ возвышенiемъ и большимъ пониженiемъ термометра находится на +4. 4.

Среднее растворенiе воздуха изъ 1825 наблюденій найдено + 6.625 град.

Ртуть въ термометрѣ находилась *выше точки замѣрзанiя,* между 0 и 5ти град. 260 разъ, на 5ти град. 13, между 5ти и 10ти град. 191, на 10ти град. 14, между 10ти и 15ти град. 305 разъ, на 15ти град. 24. между 15ти и 20ти град. 310, на 20ти град. 25, между 20ти и 25ти град. 161, на 25ти

град. и 2 между 25^{ти} и 30^{ти} град. 11 разъ.— *На точкѣ замерзанія* 6 разъ; *ниже точки замерзанія* между 0 и 5^{ти} град. 227 разъ, на 5^{ти} град. 9, между 5^{ти} и 10^{ти} град. 180, на 10^{ти} град. 6, между 10^{ти} и 15^{ти} град. 70 разъ, на 15^{ти} град. не было, между 15^{ти} и 20^{ти} град. 11 разъ, на 20^{ти} град. 1, и между 20^{ти} и 25^{ти} град. 1 разъ.—И такъ выше точки замерзанія измѣненіе ртути было 1320 разъ, ниже точки замерзанія 505 разъ.

3^{е} *Состояніе Атмосферы; водяные и огненные Метеоры.*

Ясныхъ дней было 100, частію ясныхъ и облачныхъ 204, пасмурныхъ 61, дождливыхъ 86, снѣжныхъ 26 дней. Туманъ былъ 26 разъ; градъ шелъ 3 раза.

Громъ слышенъ былъ въ Мартѣ мѣсяцѣ 1 разъ, въ Маіѣ 4, въ Іюнѣ 13, въ Іюлѣ 7, въ Августѣ 3 и въ Сентябрѣ 2 раза. Первый громъ былъ 23^{го} Марта въ исходѣ 4^{го} часа по полудни, при SOtO тихомъ вѣтрѣ и облачномъ небѣ; послѣдній 25^{го} Сентября въ исходѣ 8^{го} часа по полуночи, при O тихомъ вѣтрѣ и облачномъ небѣ.

Первый морозъ былъ Октября 10^{го} съ восхожденіемъ солнца, при NNW крѣпкомъ вѣтрѣ, пасмурномъ небѣ и съ снѣгомъ;

послѣдній 17го Марта въ полночь при NNO среднемъ вѣтрѣ и облачномъ небѣ; слѣдовательно лѣта было 207 дней.

Вѣтръ бурный дулъ 5 разъ, крѣпкій 69, средній 181, легкій 280 и безвѣтріе было 14 разъ.

Сѣверный вѣтръ дулъ 36 разъ, южный 24, Восточный 23, Западный 23, Сѣверо-восточный 128, Сѣверо-западный 89, Юго-восточный 78 и Юго-западный 68.

4е *Возвышеніе и пониженіе воды въ рѣкѣ Ингулѣ.*

Самая большая вода была, 2 фута $3\frac{1}{4}$ дюйма выше ординарной, 11го Іюля въ 6 часовъ вечера, при среднемъ SO вѣтрѣ и облачномъ небѣ съ дождемъ; самая малая 2 фута $4\frac{1}{4}$ дюйма ниже ординарной, Октября 11го въ 6ть часовъ вечера, при NNO крѣпкомъ съ порывами вѣтрѣ и пасмурномъ небѣ съ небольшимъ снѣгомъ. Слѣдственно разность была 4 фута $7\frac{3}{4}$ дюйма; среднее пониженіе воды $\frac{3}{8}$ дюйма ниже ординарной.

Найденное изъ 1095 наблюденій среднее возвышеніе воды, было $3\frac{9}{10}$ дюйма, выше ординарной.

Въ теченіе года, вода была ординарная 42 раза, выше ординарной 692 раза; ниже ординарной 361 разъ.

Землетрясеніе.

Землетрясеніе было Ноября 14го, по полуночи въ 5мъ часу, при тихомъ вѣтрѣ отъ WtN и темно-облачномъ небѣ.

Конецъ шестой части.

ОБЩАЯ ГОДОВАЯ ТАБЛИЦА О ПОГОДѢ.

Въ городѣ Севастополѣ высота надъ моремъ 160 Англинс. футовъ; широта 44°, 35′, 30″ Nя, долгота 33°, 32′, 00″ къ Осту отъ Гренвича.

1829 года.	Барометръ.					Термометръ.					Гигрометръ.		
Мѣсяцы.	Среднее.	Самое большее.	Самое меньшее.	Разность.	Самая большая разность въ сутки.	Среднее.	Самое большее.	Самое меньшее.	Разность.	Самая большая разность въ сутки.	Самое большее.	Самое меньшее.	Среднее.
Генварь.	29.85	30.16	29.46	0. 70	0. 27	0.85	8. 0	14. 7	22. 7	7. 0	По причинѣ изломанія Инструмента	Наблюденій чинено не	было.
Февраль.	29.76	30.23	29.36	0. 87	0. 58	2.74	11. 9	7. 6	19. 5	8. 4			
Марть.	29.79	30.04	29.40	0. 64	0. 30	7.26	21. 3	2. 4	23. 7	10. 6			
Апрѣль.	29.78	30.09	29.17	0. 92	0. 75	11.28	18. 5	4. 7	13. 8	6- 9			
Май.	29.80	30.01	29.42	0. 59	0. 25	13.26	26. 0	3 8	22. 2	6. 1			
Іюнь.	29.76	29.92	29.52	0. 40	0. 21	15.95	25. 3	8. 0	17. 3	4· 2			
Іюль.	29.82	30.03	29.62	0. 41	0. 27	18.76	27. 2	11. 2	16. 0	4. 3			
Августъ.	29.89	30 09	29.61	0. 48	0. 29	17.22	25. 6	10. 4	15. 2	4. 9			
Сентябрь.	29.94	30.16	29.72	0. 44	0. 16	14.60	23. 4	9. 4	14. 0	7. 2			
Октябрь.	29.91	30,21	29.48	0. 73	0. 47	6.92	18. 6	1. 9	20. 5	8. 5			
Ноябрь.	30.02	30.51	29.65	1. 86	0. 31	0.76	12. 7	8. 9	21. 6	9. 6			
Декабрь.	29.98	30.43	29.47	1, 02	0. 36	1.07	11. 8	9. 7	21. 5	8. 8			
Средніе.	29.86	30.16	29.49	0. 67	0. 35	9.08	19.19	0. 19	15.21	4. 57			

1829 года.	Дождемѣръ.						Вѣтры.													
Мѣсяцы.	Количество дождя.	Дождливыхъ дней.	Снѣгъ.	градъ.	Испареніе.	Штилей.	N N O.	O N O.	O S O.	S S O.	S S W.	W S W.	W N W.	N N W.	Бурныхъ дней.	Пасмурныхъ.	Частію облачныхъ.	Ясныхъ.	Громъ.	Средняя температура ключевой воды.
Генварь.	1.260	8	5		0.95	13	9	2		1	4		2		11	11	3	6		8.46
Февраль.	0.778	12.	6	1	2.03	10	6	1		2	2	1	3	3	11	8	3	6		8.97.
Марть.	0.410	6.			3.61	1	2	1	5	3	6	5	4	4	9	1	11	10		9.60.
Апрѣль.	1.805	8.			5.99		3	1		10	5	1	10	1	3		6	21	2	10.93.
Май.	1.450	9.			9.10	3	1		1	3	7	6	8	2	3	2	11	15	1	12.36.
Іюнь.	1.610	11.		1	10.32	2		1		2	4	4	16	1	5		9	16	5	13.24.
Іюль.	1.240	12.			10.69	4	6	1			5	1	12	2	3		10	18	3	12.79.
Августъ.	0.250	7.			9.84	2	3				2	1	18	5	2		8	21		12.42.
Сентябрь.	1.330	5.		2	7.78	3	1				8	1	13	4	2		11	17	1	12.38.
Октябрь.	3.570	12.	4		3.35		7	2		1	8	3	5	5	16	5	5	5	1	10.62.
Ноябрь.	2,060	9.	7		1.38	7	9	4	1	4	1		4		15	7	2	6		8.07.
Декабрь.	0.950	11.	2	1	2.11	7	7	3		3	8		1		7	8	9	7		7.81
Средніе.	18.713	111.	24	5	67.15	52	54	18	7	29	60	23	96	26	87	42	88	148	14	10.63.

С у м м а.

ОБЩАЯ ГОДОВАЯ ТАБЛИЦА О ПОГОДѢ

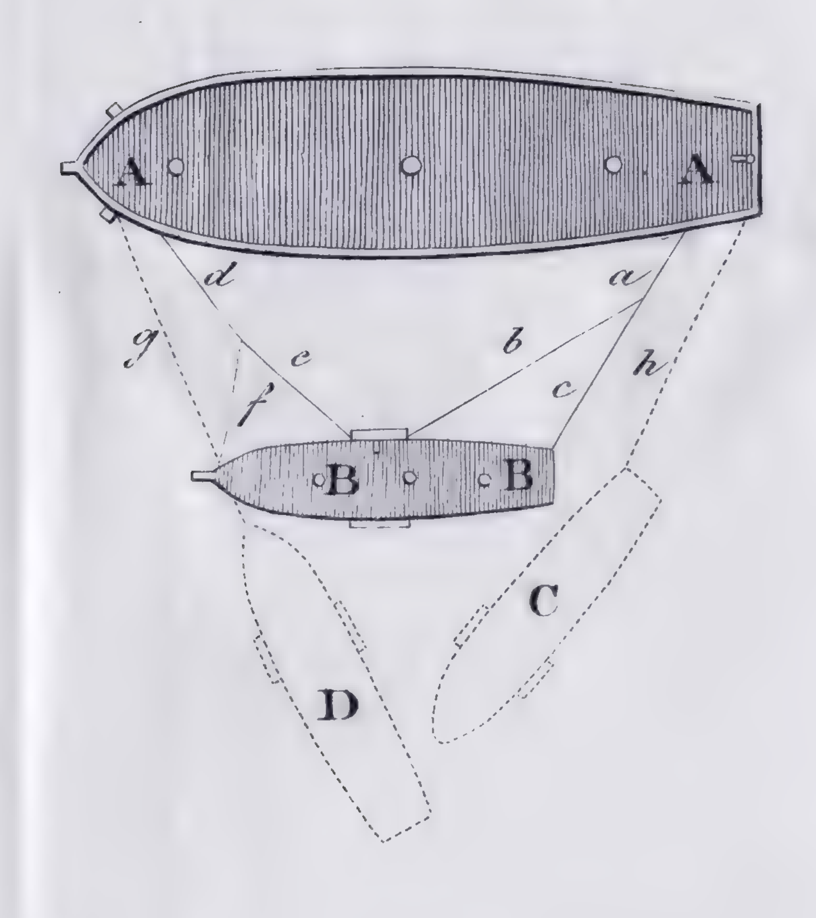
Въ городѣ Николаевѣ высота надъ рѣкою Ингуломъ 102-13 Англинс. футовъ, широта 46°, 58′, 30″ Nя, долгота 32°, оо′, 30″ къ Оту отъ Гренвича.

1829 года.	Барометръ.					Термометръ.					Гигрометръ.			Дождемѣтръ.						Вѣтры.													
Мѣсяцы.	Среднее.	Самое большее.	Самое меньшее.	Разность.	Самая большая разность въ суткахъ.	Среднее.	Самое большее.	Самое меньшее.	Разность.	Самая большая разность въ суткахъ.	Самое большее.	Самое меньшее.	Среднее.	Количество дождя.	Дождливыхъ дней.	Снѣгъ.	Градъ.	Испареніе.	Штилей.	N N O.	O N O.	O S O.	S S O.	S S W.	W S W.	W N W.	N N W.	Бурныхъ дней.	Пасмурныхъ.	Частію облачныхъ.	Ясныхъ.	Громъ.	Средняя температура ключевой воды.
Генварь	30.09	30.36	29.47	0.89	0 30	8. 2	2. 0	20. 2	22. 2	11. 1	По неимѣнію Инструмента	Наблюденій въ теченіе года	чинно не было.	0,39	2.	6				23	4						5	7	11	16	4		+2 5
Февраль	29.81	30.24	29.48	0.76	0.64	1. 2	6. 5	11. 7	18. 2	8. 7				0.24	2.	3				13	2		9	3		2	2	7	8	15	5	1	2.1.
Мартъ	29.82	30.17	29.35	0.82	0, 37	4. 9	18. 0	3. 2	21. 2	12. 3				0. 1	6.	3		2.23	1	10	2	2	10	1	1		3	6	8	18	5	1	4 9
Апрѣль	29,71	30 20	29,21	0. 99	0. 63	10. 9	20. 4	2. 0	18. 4	11. 9				3.22	10.			9.28	4	7	2	8	4	2	5	3	5	6	2	15	13	2	7 2
Май.	29.73	30.02	29.25	0. 77	0. 20	15. 2	25. 0	4 7	20. 3	13, 1				2.64	17.		3	10. 8		3	1	1	11	13	1	1	4	5	1	27	3	4	7 7.
Іюнь.	29.55	29.90	29.48	0. 42	0. 20	16. 2	25. 5	9. 6	15. 9	13. 0				3. 9	18.			12. 7	4	6		2	7	7	2	6	12	3	2	22	6	1..	8 6.
Іюль.	29 82	30.00	29 36	0. 64	0. 36	18. 2	29. 0	8. 2	20. 8	11. 4				3. 6	7.			14. 9	1	5	2	1	4	11		1	27	2		20	11	7	8.8.
Августъ	29.88	30 08	29.60	0. 48	0. 25	16. 2	24 5	8. 0	16. 5	12. 3				1.07	3.			14. 6		11	2	2	10	6	5	1	7	5	1	12	18		8.8.
Сентябрь.	29.68	30.21	29.45	0 76	0. 56	13. 6	21. 0	6. 0	15 0	12. 4				0.97	4.			10.29		15	8	4	9	7	2	5	6	10	1	11	18	2	8 8.
Октябрь.	29 87	30,30	29.41	0. 89	0. 57	3. 9	16. 3	3. 3	19. 6	9. 8				3. 7	9.	2		2.03	3	15	2	5	9	11	6	1	9	10	7	18	6		7 3.
Ноябрь.	30.11	30.85	29.63	1. 22	0. 28	4. 1	8. 9	17. 5	26. 4	7. 9				0.28	5.	5				16	3	2	2	3		2	6	4	5	18	7		4 5.
Декабрь.	30.03	30.65	29.44	1, 21	0. 37	4. 1	4. 6	19. 5	21. 1	7. 9				1 75	3.	7				14	3	2	3	4	2	3	3	4	15	12	4		3.1
Средние	29.84	30.24	29.44	0. 94	0. 39	6. 6	16. 8	5. 75	4. 7	5. 5				21.87	86.	26	3	76.83	13.	128	31	29	78	68	24	25	59	69	61	204	100	29	6.2.

С у м м а.

ОПЕЧАТКИ.

Стр.	Строки		Напечатано	Должно быть
15	съ верху	4.	употребляемы;	употребляемы:
40	съ низу	10.	поставленной, для	поставленной для
43	———	6.	30′ и	30′, и
168	съ верху	7.	молнія	Молнія.
183	———	13.	мынаправили	мы направили
207	———	3.	оные	оное
213	съ низу	9.	Наполи-ди-Романи	Наполи-ди-Романія
228	съ верху	1.	и 2	2 и


A
A
d
a
g
e
b
c
h
f
B
B
C
D

ф. 1

A A A

C B D

E E

ф. 2

A

b c

d e

f g

h i

ф. 3

A B

E F

C D

G H

ф. 4

A

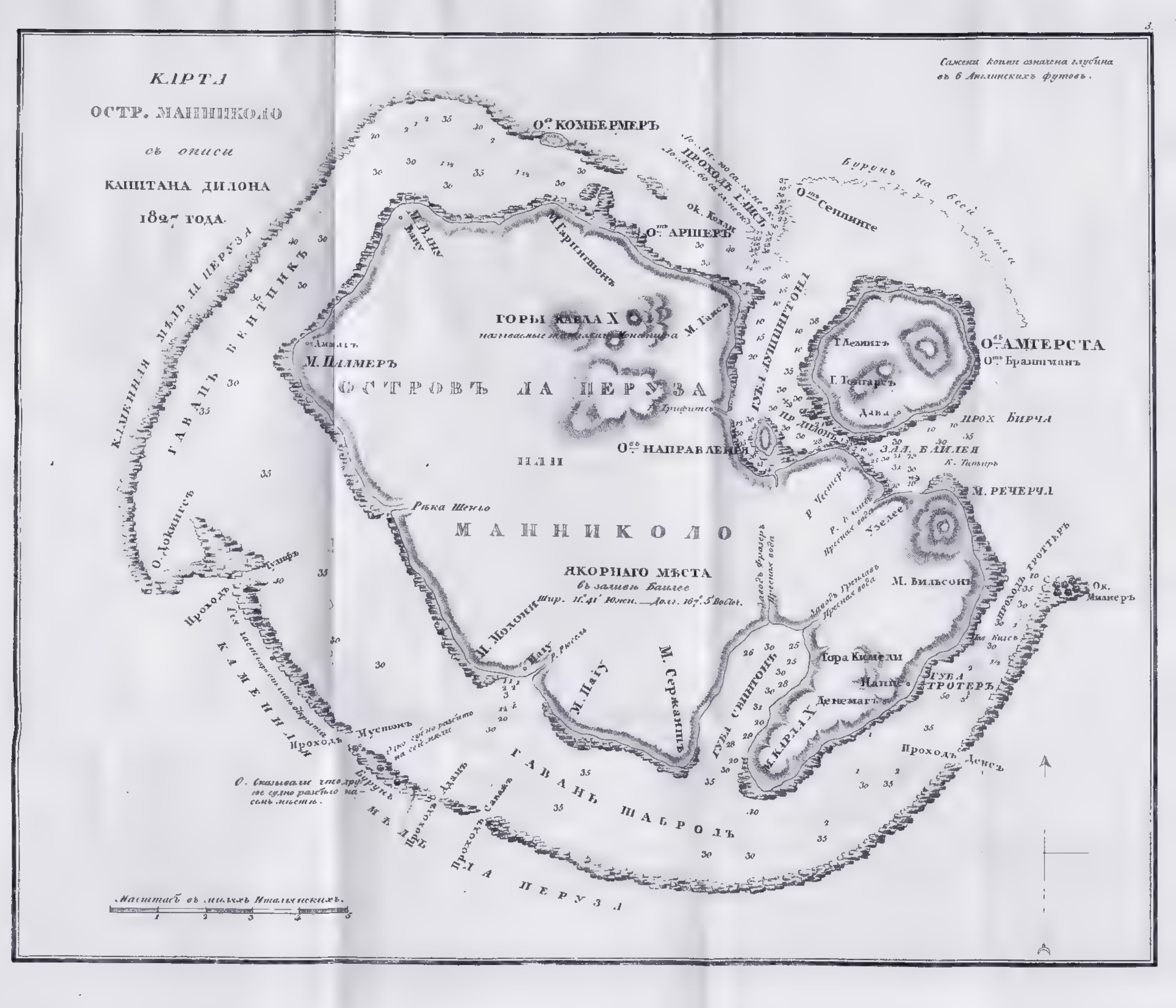
C C

B B

B C C B

C

B


КАРТА
ОСТР. МАННИКОЛО
съ описи
КАПИТАНА ДИЛОНА
1827 ГОДА.
Сажени коими означена глубина
въ 6 Англинскихъ футовъ.
Оᵒ КОМБЕРМЕРЪ
ПРОХОДЪ ГАЙСТ
Оᵗᵃ АРШЕРЪ
Оᵗᵃ Сеппинге
Буруны на всей линии
М. Бригингтонъ
М. Ваны
ГОРЫ КАВАЛ
М. Гайсъ
ГУБА ЛУШИНГТОНЪ
Оᵒᵇ АМГЕРСТА
Оᵗᵃ Бразингманъ
Т. Лезингъ
Г. Тентаръ
Дава
ПРОХ БИРЧА
ЗАЛ. БАЙЛЕЯ
М. РЕЧЕРЧЛ
М. ПАЛМЕРЪ
ОСТРОВЪ ЛА ПЕРУЗА
ИЛИ
МАННИКОЛО
Оᵒᵇ НАПРАВЛЕНІЯ
Рѣка Шеньо
ЯКОРНАГО МѢСТА
въ заливѣ Байлее
Шир. 11°41′ Южн. Долг. 167°5′ Восточ.
КАМЕННАЯ МѢЛЬ ЛА ПЕРУЗА
ГАВАНЬ БЕНТИНКЪ
О. Докингсъ
Проходъ
КАМЕНИ
Проходъ Мустонъ
М. Мохони
Паиу
М. Паиу
М. Сержантъ
ГУБА СВИНТОНЪ
М. КАРЛАХ
Гора Кимели
Денемагъ
ГУБА ТРОТЕРЪ
ПРОХОДЪ ТРОТТЕРЪ
М. Вильсонъ
Ок. Миллнеръ
Проходъ Денсъ
ГАВАНЬ ШАБРОЛЪ
Проходъ Адамсъ
Проходъ Саважъ
МѢЛЬ
ЛА ПЕРУЗА
О. Сказывали что другое судно разбилось на семъ мѣстѣ.
Масштабъ въ миляхъ Италіянскихъ.
1 2 3 4 5

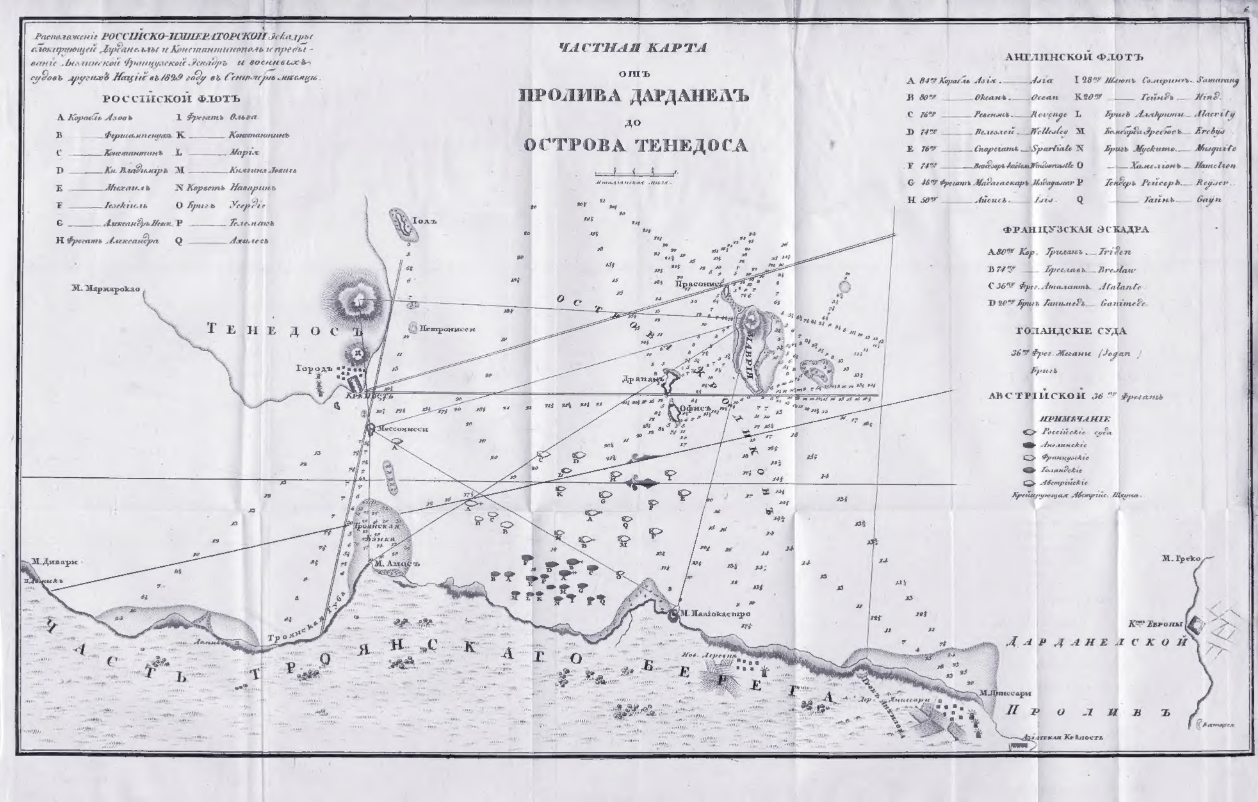
АННА Б·М·ИМПЕРАТРИЦА И САМОДЕРЖИЦА ВСЕРОСС.

ВЪ МИРѢ И ВЪ ВОИНѢ СЛАВНА.

XV

D. G. ELISABETA. AVGVSTA. OMN. ROSS.

PERFICIT·PARENTIS·OPVS·
NAVALI·CRONSTAD·DEDICATO
D·XXX·IVL·
MDCCLII·


Расположеніе РОССІЙСКО-ИМПЕРАТОРСКОЙ Эскадры блокирующей Дарданеллы и Константинополь и пребываніе Англинской Французской Эскадръ и военныхъ судовъ другихъ Націй въ 1829 году въ Сентябрь мѣсяцѣ.
РОССІЙСКОЙ ФЛОТЪ
A Корабль Азовъ
B ——— Ферштампенуазъ
C ——— Константинъ
D ——— Кн. Владиміръ
E ——— Михаилъ
F ——— Iезекіиль
G ——— Александръ Невск.
H Фрегатъ Александра
I Фрегатъ Ольга
K ——— Константинъ
L ——— Марія
M ——— Княгиня Ловичь
N Корветъ Наваринъ
O Бригъ Усердіе
P ——— Телемакъ
Q ——— Ахиллесъ
ЧАСТНАЯ КАРТА
отъ
ПРОЛИВА ДАРДАНЕЛЪ
ДО
ОСТРОВА ТЕНЕДОСА
Италіанская миля
АНГЛИНСКОЙ ФЛОТЪ
A 84пу Корабль Азія ——— Asia
B 80пу ——— Океанъ ——— Ocean
C 76пу ——— Ревенжъ ——— Revenge
D 74пу ——— Велеслей ——— Wellesley
E 76пу ——— Спарсіатъ ——— Spartiate
F 74пу ——— Виндзоръ Кастль ——— Windsorcastle
G 46пу Фрегатъ Мадагаскаръ Madagascar
H 50пу ——— Айсисъ ——— Isis
I 28пу Шлюпъ Самерингъ ——— Samarang
K 20пу ——— Гейндъ ——— Hind.
L Бригъ Алякрити ——— Alacrity
M Бомбарда Эребюсъ ——— Erebus
N Бригъ Мускито ——— Musquito
O ——— Хамеліонъ ——— Hameleon
P Тендеръ Рейсеръ ——— Reyser
Q ——— Тайнъ ——— Gayn
ФРАНЦУЗСКАЯ ЭСКАДРА
A 80пу Кор. Триданъ ——— Triden
B 74пу ——— Бреславъ ——— Breslau
C 36пу Фрег. Аталантъ. Atalante
D 20пу Бригъ Ганимедъ ——— Ganimede
ГОЛАНДСКІЕ СУДА
36пу Фрег. Жоганъ (Jogan)
Бригъ
АВСТРІЙСКОЙ 36пу Фрегатъ
ПРИМѢЧАНІЕ
Россійскіе суда
Англинскіе
Французскіе
Голандскіе
Австрійскіе
Крейсирующая Австріис. Шхуна.
М. Маркарокао
ТЕНЕДОСЪ
Iолъ
Непрониссн
Городъ
Крѣпость
Мессониссн
ОСТРОВЪ
Прасонисъ
Драпанъ
Офисъ
Маврія
М. Диварк
М. Амосъ
Троянская Банка
Троянская Губа
М. Паліокастро
Нов. Деревня
ЧАСТЬ ТРОЯНСКАГО БЕРЕГА
Дер. Янисари
М. Янисари
М. Греко
Крѣп. Европы
ДАРДАНЕЛСКОЙ ПРОЛИВЪ
Азіатская Крѣпость